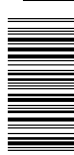
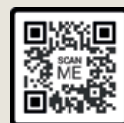
MONDIALE F.1 VERSO IL GP D'ARABIA SAUDITA, LA NOTTE PIÙ LUNGA PER VERSTAPPEN E HAMILTON
AUTO SPRINT
n. 48
Anno LX Settimanale, 30 novembre-6 dicembre 2021
3,00 Euro (Italy only)
BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF
60 ANNIVERSARIO
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna
LA SCOMPARSA DI FRANK WILLIAMS
ADDIO SOGNATORE
Si è spento a 79 anni il Costruttore più resiliente e sorprendente nella storia delle corse. Partito da zero, ha saputo avere in F.1 il dono della visione unito a quello della gestione vincente della realtà dando nome e gloria a monoposto leggendarie

di Andrea Cordovani

Sir Frank e la F.1 Grandi Miti

È una triste domenica di fine autunno quella in cui chiudiamo questo numero di Autosprint. La notizia della scomparsa di Sir Frank Williams è arrivata gelida come una coltellata al cuore. Se ne va uno degli ultimi baluardi della F.1 legata ai Grandi Miti.
Il Circus perde una delle sue icone più grandi. Sottolinea Stefano Domenicali: *«Era un vero gigante del nostro sport che ha superato le sfide più difficili della vita e ha lottato ogni giorno per vincere in pista e fuori. I suoi incredibili risultati e la sua personalità saranno impressi per sempre nel nostro sport»*. Sir Frank lascia una traccia indelebile. La scuderia di F.1 ha vinto nove titoli Costruttori, l'ultimo nel 1997 con Jacques Villeneuve, anche campione piloti con ben sette vittorie in stagione, e Heinz-Harald Frentzen arrivato secondo dopo l'esclusione dalla classifica piloti di Michael Schumacher nell'ultima gara dell'anno nel Gp d'Europa disputato a Jerez. I mondiali piloti vinti dalla Williams sono stati sette. In totale i titoli conquistati sono stati 16.
Fino al 2012 Williams ha fatto parte del consiglio di amministrazione della scuderia da lui fondata nel 1977. E proprio nove anni fa si gode dal vivo la vittoria di Pastor Maldonado. È rimasto quello l'ultimo successo della Williams in F.1
Il contratto di Maldonado in quell'ultima stagione con Frank ancora protagonista era stato più di una boccata di ossigeno per la Williams, la vittoria un piacevole imprevisto. *«Maldonado? Non dico di no, l'abbiamo preso anche perché portava soldi. Ma se fosse stato una pippa, non avrebbe firmato con noi»*.
«Nell'86 persi il mondiale per colpa della mia stupidità» o *«a volte la mia condizione di invalido mi ha aiutato a concludere affari»* erano le sue frustate di ghiaccio al destino. Ma ha sempre minimiizzato sull'incidente che lo inchiodò per sempre sulla sedia a rotelle, mentre lui e il team manager Peter Windsor correvano come pazzi su una Ford Sierra a noleggio per raggiungere l'aeroporto di Nizza dal Paul Ricard.
Ne ha presi tanti, Frank Williams, di rischi, in quarant'anni e passa di carriera F.1. Con Jacques Villeneuve gli andò bene, con Alex Zanardi no. Con Damon Hill, collaudatore con dubbi precedenti alla Brabham, ci scappò un mondiale, nel '96. Con Heinz-Harald Frentzen, chiamato senza scrupoli a sostituire Damon, fu un mezzo calvario. Ne ha gestiti tanti di piloti, Frank, e qualcuno l'ha anche malgestito, vedi Reutemann e Jones nell'81. Ma se tanti ricordano i mondiali perduti dalla squadra - primo fra tutti l'86 della gomma scoppiata a Mansell - resta il fatto che la Williams Grand Prix, mondiale con Jones nell'80, aveva debuttato tre anni prima.
Daniele Audetto, protagonista storico del mondo dei Gran Premi, ha spesso ricordato un episodio di quell'esordio. *«Eravano a Kyalami, io ero team manager alla Ferrari. Venne organizzata una gara podistica sul circuito e Frank, che a 35 anni era veramente in forma, la vinse. C'era un bel monte premi in palio e lui, tutto contento, disse:* "Dovevo assolutamente arrivare primo, mi servivano quei soldi per pagare l'albergo alla squadra"». Era arrivato senza una lira, la sede storica di Didcot, che aveva acquistato con Patrick Head, era un vecchio magazzino di tappeti abbandonato. Ma senza essere un tecnico, aveva capito prima di altri l'importanza dell'aerodinamica, del telaio, rispetto alla potenza del motore. Quando Alan Jones, che odiava gli assetti troppo rigidi, gli suggerì di montare le molle al sedile, Frank gli replicò: *«E perché non ti siedi sul tuo portafoglio?»*. *«Be'* - rispose Jones - *prima dammi qualcosa per imbottirlo»*. Soldi, sempre soldi. Ne ha guadagnati tanti, Frank, da quando girava con un furgone carico di pezzi di ricambio di funzionalità (e origine, maligna qualcuno) sospetta. E conduceva gli affari da una cabina telefonica. Sempre risultati sensazionali, alla faccia delle avversità.
Siamo tutti più tristi, adesso. Riposa in pace, Sir Frank Williams... ●

DOMENICA SERRA

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
5,00 Euro + Autosprint
AUTO SPRI NT
GOLD
COLLECTION
LA FERRARI
di Montezemolo

Arabica è la miscela della F.1

SIAMO NEL BEL MEZZO DI UN FINALE DI STAGIONE DA MILLE E UNA NOTTE E TUTTO CONTRADDISTINTO DA GARE CHE UTILIZZANO LUCI ARTIFICIALI. NON ERA MAI SUCCESSO, NELLA STORIA DEI GRAN PREMI TRA L'ALTRO IN PAESI DI LINGUA ARABA, A SEGNARE UNA VERA E PROPRIA STORICA SVOLTA...

FINALE TRA LUCI E OMBRE
Toccherà alla Mercedes e Hamilton proseguire la striscia vincente iniziata in Brasile e confermata in Qatar? Milioni di appassionati non vedono l'ora di scoprirlo...

Arabo

L'arabo è una lingua difficile da apprendere. Sembra che sia difficile da apprendere anche la tipologia del circuito dove si disputerà il prossimo Gp, potenzialmente decisivo per le sorti del Mondiale. A precise domande i diretti interessati rispondevano allargando le braccia persino in Qatar, come se si trattasse di un circuito fantasma, tutto da decifrare. "Velocissimo". Ecco. Questo l'unico aggettivo speso sul tema. Ma come? Tutta 'sta panna montata sui simulatori che risolvono dubbi e problemi di guida? Vabbè, ragazzi, scopriremo tutto solo vivendo.

Natale

Il Natale si avvicina a grandi falcate. E la F.1 non ne è insensibile, soprattutto noi di Flobert che stiamo già allestendo il presepe con Giuseppe (Todt), Maria (Domenicali), il Bambinello (Verstappen), i Re Magi che arrivano da lontano (Hamilton, Alonso, Szafnuer), i pastori vestiti da meccanici dei team, le pecorelle più o meno smarrite. Ma questa raffigurazione idilliaca è stata rovinata dalla conferenza stampa alla vigilia del Qatar, in cui c'è stata una rivelazione folgorante, enunciata da Christian Horner il quale ha rivelato al mondo che non passerà il Natale in compagnia di Toto Wolff. Un duro colpo per noi che abbiamo sempre creduto in questa festività simbolo dell'armonia, degli abbracci, delle carezze ai bambini. Ma come è possibile un Natale senza Chris e Toto insieme? Una festività che va in frantumi, una fede che ricerca il dubbio. Speriamo non sia vero, che lo screzio si ricomponga. Altrimenti faremo una petizione: abolire il Natale. È il minimo, dinanzi a una ferale notizia che sconvolge le coscienze.

Spregio

Si parla molto di educazione, di etica, di comportamenti calpestati, in questa Formula Uno divisa dal grande dualismo tra Verstappen e Hamilton. Ai due sono state comminate una valanga di infrazioni. Per non parlare dei rispettivi team manager convocati dai commissari a spiegare che cosa ci fosse dietro a certe dichiarazioni. Ma ai più è forse sfuggita una frase pronunciata da Verstappen nel finale del Gp del Brasile, quando dai box gli hanno detto che i commissari lo stavano tenendo d'occhio per le escursioni oltre la linea bianca della pista. *«Ah si? Salutameli!»*, è stata la reazione piccata e piena di spregio di Max. Una mancanza di rispetto totale, un elevarsi sopra le regole, i giudizi, i consigli. Ma non è successo niente, neppure un richiamo. Perché?

Boh

Ma la Fia che fa? Pasticcia sui tempi di reazione alle sanzioni che stabilisce, è lenta nel prendere ogni decisione, compresa quella (scontatissima) relativa alla richiesta Mercedes di revisione sulla manovra difensiva di Verstappen in Brasile, impiega 24 ore per far sapere quali penalità ha

inflitto a chi non aveva reagito alle bandiere gialle durante la qualifica in Qatar, esposte in un caos assurdo, commina multe non si capisce in base a quale criterio, tipo 50 mila euro a Verstappen dopo la toccatina all'ala della Mercedes a San Paolo. E soprattutto, soprattutto lascia che Wolff e Horner parlino di irregolarità degli avversari come se parlassero delle previsioni meteo, intervenendo a richiesta e non preventivamente per poi emettere verdetti definitivi. Boh. A noi, pur consapevoli che si tratti di un difetto cronico, pare un fallimento. Pesantissimo per l'immagine della F.1, nocivo a questa sfida.

Tedeschi

All'improvviso arrivano i tedeschi. Due in un solo colpo, per giunta dello stesso Gruppo. Audi e Porsche vogliono entrare in Formula Uno, ma imponendo le loro regole, altrimenti niente da fare. Una prospettiva allettante, quella di avere nei Gran Premi due marchi così prestigiosi e legatissimi da sempre allo sport. Entrambi intenzionati a mettere fine all'interminabile dominio della Mercedes, che evidentemente dà parecchio fastidio come immagine sui mercati e sul grande pubblico. A questo punto resterebbe fuori dai Gran Premi la Bmw, che ultimamente si è rifugiata in categorie più facili e meno onerose come la Formula E, che nessuno vede né conosce a fondo. La Casa di Monaco ha anche annunciato il ritorno nelle gare di durata, puntando tutto sulla 24 Ore di Le Mans del 2023 con una macchina che sarà concepita – come tutte, del resto: vero? – da quel fantastico complesso ipertecnologico, vanto dell'Italia, che si chiama Dallara. La Bmw non correrà contro la Ferrari, gareggerà in una categoria diversa. Perché oramai la Fia è come la Federazione Motonautica di qualche anno fa, che creava una classe o una categoria su misura per chiunque volesse partecipare, dando così a tutti la possibilità di dire di aver vinto. Non è forse già così nelle incomprensibili categorie GT?

Grafiche

Ormai l'hanno capito anche i sassi. Le grafiche che prima della corsa indicano le strategie più efficaci in relazione alle gomme lasciano il tempo che trovano. Soprattutto su una pista inedita per la F.1 come quella di Losail. Non sono le sole a risultare incomprensibili o inutili, basti pensare a quelle che mostrano progressi o regressi dei team durante le prove. Ci sarebbe da discutere persino sulla colonnina di sinistra esposta durante la corsa con i distacchi, periodicamente sostituita da un'altra grafica che abbina solo piloti e team, con tanto di marchietti. Non si sa per quale ragione visto che i distacchi, appunto, quelli tra vettura e vettura sono gli unici utili in gara.

Diversità

Lewis Hamilton da anni si è erto quale grande difensore delle diversità in senso lato, intendendo diversità di pelle, di sesso, di tendenze e via dicendo. Ma adesso lo abbiamo scoperto difensore anche delle diversità...formulistiche. Al termine del Gp del Qatar, Lewis ha infatti elogiato la bontà della sua macchina che gli aveva permesso di conquistare i successo e di centrare, sabato, la pole position. Poche ore dopo abbiamo scoperto che Bottas non aveva la stessa macchina, nel senso che ne aveva guidata una con uno step in meno di quella del compagno. Ma che c'entra? L'importante è difendere il concetto di diversità, o no? E a questo proposito, Hamilton ha fatto sapere che indosserà il casco arcobaleno anche nel Gp dell'Arabia Saudita.

LOTTA INFINITA TRA DUE BIG
Hamilton e Verstappen in parallelo: questa stagione è praticamente fagocitata dal magnetismo agonistico e dalle prodezze in pista dei due contendenti al titolo mondiale

Caschi

Ma, scusate, non era stato chiesto ai piloti, dalla Fia naturalmente, di mantenere lo stesso casco durante la stagione per questioni di riconoscibilità? A noi pare proprio di sì. Risultato? Caschi che cambiano ogni tre per due, con la scusa delle dediche e per questo inquadrati, fotografati, con sommo gradimento dagli sponsor. Le dediche, alla fine della fiera, sono tutte per loro, gli sponsor, appunto.

Vizio

Anche la regia dei Gran Premi sembra farsi influenzare dalle cattive abitudini del regista della MotoGp, perennemente attratto dalle immagini dei box e dei tifosi nei momenti culminanti di una gara. Ora anche in F.1 si vagola tra i volti, le bandiere e i cappellini in tribuna in pieno sorpasso da pista. Oh mamma...

Difficoltà

Continuano i Gran Premi, continua la sofferenza senza fine di Ricciardo, una volta di più umiliato dalle prestazioni, decisamente migliori del suo compagno di colori Lando Norris. Oramai quella di Daniel è una crisi dolorosa e senza fine, alleviata solo parzialmente dal trionfo di Monza, che è stato un lampo prima di una nuova oscurità. A Losail, l'austro-italiano non si è mai visto, scorrendo le classifiche lo abbiamo scoperto 14° (Norris 4°) sulla griglia e poi 12° (Lando 9°) nella classifica finale. Ufficialmente, Ricciardo è stato costretto in gara a tenere un'andatura prudenziale a causa della falsa lettura della centralina su consumi eccessivi. Mah....

Dimenticanze

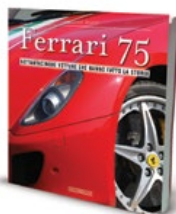
Così, giusto per fare memoria, in Qatar sono morti più di 6.500 operai addetti ai lavori per la realizzazione delle strutture destinate alla Coppa del Mondo di calcio 2022. Il numero (per difetto) è impressionante e crediamo debba essere mantenuto al centro di una scena che cerca di sostituire a questa tragedia umanitaria una patina tutta frizzi e lazzi. I morti erano quasi tutti provenienti da India, Pakistan, Sri Lanka, Nepal, Bangladesh e il numero delle vittime non conteggia le persone provenienti da Kenya e Filippine, cosa che fa pensare ad un bilancio ancora più drammatico. Lo facciamo notare? Qui, se non altro, nel nostro piccolissimo.

Sfida

Una delle novità più belle di questo imprevedibile mondiale riguarda Fernando Alonso, che sta andando forte come un ragazzino ed entusiasma i pubblico ovunque si rechi a correre. Spazzate via tutte le perplessità sul ritorno ai Gran Premi alla bella età di 40 anni, Alonso continua a disputare corse magistrali e a chi gli ha chiesto se si sentirebbe in grado di sfidare ad armi pari Hamilton e Verstappen ha risposto secco: *«Certo, io sono pronto!»*. E noi siamo sicuri che Alonso su una Red Bull o una Mercedes toglierebbe da subito il sonno ai due protagonisti di questo campionato. Voi che ne dite?

Dubbi

La famosa "inchiesta sulla F.1" di un mese fa, in cui risultava che la McLaren fosse il team più popolare del mondo dei Gp, ci aveva lasciato parecchio perplessi in quanto disegnava uno scenario tutt'altro che realistico, basta guardare quali colori e quali bandiere ostenta la gente sulle tribune dei Gp. Ma a confermare il dubbio su certi dati che ufficialmente dovrebbero avere un peso nelle valutazioni e negli uffici di marketing c'è il risultato del "pilota della corsa" relativo al Gp del Brasile. Primo: Hamilton, secondo Verstappen, e su questo non ci sono dubbi. Ma terzo chi è stato votato? Lando Norris, pilota della McLaren surclassata

ALONSO MITO RITROVATO
A lato, Alonso gioisce dopo il clamoroso terzo posto finale in Qatar. In basso, Antonio Giovinazzi e, più a destra, le prime fasi del Gp di Losail, ovviamente con Lewis in testa

dalla Ferrari, autore di una gara invisibile, relegato al decimo posto finale, una corsa nel pieno anonimato. Qualcuno dovrebbe spiegarci…

Saluti

L'uscita di Antonio Giovinazzi dalla Formula Uno rappresenta un momento triste per l'Italia dei motori, che adesso non avrà più un suo rappresentante nel mondo dei Gran Premi. A parte che nessuno, cominciando dall'Alfa Romeo, lo ha difeso nei due anni in cui la Sauber lo ha trattato come un peso e non come una opportunità – ma su questo si potrebbe discutere all'infinito – ci ha spiazzato, nel giorno del comunicato dell'addio, l'intervento del numero 1 di Liberty Media, Stefano Domenicali, che salutava invece l'ingresso in F.1 di Zhou in rappresentanza di un grande Paese come la Cina. È ovvio che Domenicali pensi agli interessi aziendali, è pagato per questo. Ma essendo italiano e uscendo un pezzo di Italia dalla F.1 perché non aspettare qualche giorno prima di esprimersi a favore del trionfale arrivo di Zhou nei Gp?

Letture 1

Non vince da un sacco di tempo (troppo) nei Gran Premi, ma la Ferrari continua a conservare un fascino senza pari nel mondo. Leonardo Acerbi lo ha voluto ricordare con l'elegante volume "Ferrari 75, settantacinque vetture che hanno fatto la storia" (Nada editore, 49 euro), una carrellata delle auto di Maranello più prestigiose, tra GT, Prototipi, F.1. Un libro attendibile (ce ne sono pochi…), molto leggibile, documentatissimo, con tante belle immagini.

Letture 2

A proposito di Ferrari (Enzo), quando divagava su altri sport parlava spesso del suo idolo e concittadino Alberto Braglia, il più grande ginnasta italiano, vincitore di tre medaglie d'oro alle Olimpiadi di Londra e Los Angeles, finito a fare il guardiano alla palestra che portava il suo nome. Una vicenda umana e sportiva incredibile che Stefano Ferrari, giornalista modenese apprezzato per cronache e vicende dei Gp, racconta in modo magistrale in "Braglia, l'atleta del re" (Minerva, 15 euro). Merita, credeteci.

Letture 3

Il libro si intitola "Formula Uno! – La vita, l'amore e i motori". L'ha scritto Laura Di Nicola (Solfanelli editore, 16 euro), pesarese, classe 1979, coniugando passione motoristica, talento narrativo e competenza. Dunque una storia ambientata dentro un piccolo team immaginario in piena epoca "Schumy". Molto ben scritto, originale, divertente. ●

Finale all'arrabbiata

di Carlo Vanzini

IN UNA PISTA NUOVA PER TUTTI LA QUALE RAPPRESENTA UNA VERA INCOGNITA, UN INQUIETO VERSTAPPEN PROVA AD ASSESTARE IL COLPO DECISIVO A UN LANCIATO HAMILTON

Credo che tutti abbiate visto il film Rocky, datato 1976. L'incontro tra il super campione Apollo e lo sconosciuto Balboa, arrivato dalla strada, che si conclude all'ultimo secondo con verdetto non unanime dei giudici. Vince il detentore del titolo e scusate se ho spoilerato il finale a qualcuno che 45 anni dopo ancora non ha visto il film.
Poco male nell'incertezza può vivere quello di questo mondiale dei pesi massimi tra Max e Lewis.
Se le sono suonate senza esclusioni di colpi, fino ad arrivare a questi ultimi due round.
Nessun giudice sarebbe in grado, oggi, di esprimere un verdetto, perché entrambi, come Apollo e Rocky hanno un motivo per essere degni della riconferma o della prima volta.
A differenza della boxe però qui ci sono alcune variabili non banali, come la macchina, la pista, il meteo e gli avversari.
Andiamo passo per passo e prima di concentrarci su Abu Dhabi pensiamo alla prima della F.1 in Arabia.
Meteo: non dovrebbe regalare sorprese, escludendo tempeste di sabbia che tutto sommato, visto lo svolgimento di questo 2021, non escluderei a priori. Su questo fronte dovrebbe esserci però perfetta stabilità e saranno le prove a fornirci i giusti riscontri di temperature asfalto, fondamentali per la gestione gomme e del mondiale. Le temperature più alte potrebbero aiutare Red Bull, ma con la notturna tutto torna in gioco.
Pista: nuova per tutti e sicuramente molto sporca di sabbia. Abbiamo visto in Messico e in Qatar come, finché non c'è gommatura, la Red Bull abbia un vantaggio di grip. Il vero dubbio riguarda l'usura gomme, ma le prove ci daranno un quadro abbastanza preciso. Il rischio è la configurazione del circuito ad alta velocità con i muri vicinissimi. Lewis e Max si esalteranno sicuramente, ma una toccatina potrebbe irrimediabilmente compromettere la corsa e di conseguenza il mondiale di uno dei due. Servirà da parte loro la massima attenzione, aprendo forse qualche chance ad altri, compagni di squadra compresi che potranno prendersi più rischi estremi e diventare a loro volta variabili e giudici di que-

PROSSIMO GP **ARABIA SAUDITA**

5 DICEMBRE
Partenza alle ore **18.30**
Jeddah Corniche Circuit
6.174 metri - 50 giri
Distanza di gara: 308,45 km

I PRIMATI
Circuito che debutta nel campionato di Formula Uno
In qualifica: -
In gara: -
Distanza: -

VENERDÌ 3 DICEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 1	14.30
SkySportF1	**F1** Libere 2	18.00
SABATO 4 DICEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 3	15.00
SkySportF1	**F1** Qualifiche	18.00
TV8	**F1** Qualifiche	21.00
DOMENICA 5 DICEMBRE		
SkySportF1	**F1** Gara	18.30
TV8	**F1** Gara	21.00

* La programmazione è aggiornata a domenica 28 novembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

sto campionato.
Macchina: con il motorone sdoganato in Brasile e soprattutto considerando che dovrebbe disputare ancora una o al massimo due gare, Mercedes sembra poter aver un certo vantaggio di potenza. Su un tracciato così non di certo una cosa banale, soprattutto per la pole del sabato o addirittura il monopolio di tutta la prima fila che darebbe a Lewis un vantaggio enorme, pur sempre in svantaggio numerico su Max. Red Bull però potrebbe essere superiore nella gestione gomme e di conseguenza sulle strategie, ma sulla carta non a sufficienza per arginare il plus di potenza Mercedes.
Avversari: come abbiamo visto durante tutto l'anno, salvo rare eccezioni con i relativi compagni di squadra o McLaren a Monza o Ferrari a Monaco, non ce ne sono che possano tenergli testa. I muri vicini però sono generalmente sinonimo di incidenti o impatti, tradotto in due parole Safety Car. Abbiamo visto come a Singapore, nel 2008, la sporca di Piquet, volontariamente a muro, condizionò la corsa di testa di Felipe Massa, stravolgendo la classifica della gara in corso e risultando poi decisiva anche nell'assegnazione del titolo.

MAX IL FREDDO CI CREDE ASSAI
Max Verstappen, malgrado il ripetuto ritorno alla vittoria di Hamilton, continua a credere alla grande nelle sue possibilità di cogliere il suo primo titolo mondiale, al termine di una stagione da incorniciare, al volante della Red Bull-Honda

Messi tutti gli ingredienti, lasciando alle dirette tv capire lo stato di forza fisico-mentale, in Arabia sembra poterne uscire vincente Hamilton, ma le incognite sono tante e fare un pronostico, considerando le variabili e tra queste anche quella legata all'affidabilità, è davvero rischioso. Più che altro dovremo sperare che la gara si svolga senza condizionamenti di terzi e se proprio debba arrivare un errore decisivo che sia di uno dei due. Tanta è l'intensità della sfida tra i due che varrebbe la pena vederli correre da soli, ma così non sarà, ovvio e allora attenzione a tutti i momenti, tutti egualmente decisivi.
Manca poco ormai per capire se in queste ultime due gare o due round, vedremo il finale di Rocky o Rocky II, ma abbiamo una certezza, di trovarci cioè davanti a un capolavoro che, come Balboa contro Apollo, resisterà nel tempo restando impresso nella storia e chissà diventando un giorno un film che potrà avere un solo titolo, comunque finisca: IL CAPOLAVORO. ●

Lewis chiede gioco pulito

PER L'ARROVENTATO DUELLO CON VERSTAPPEN NEL FINALE SHOW DEL MONDIALE 2021 HAMILTON METTE LE MANI AVANTI E HA GIÀ LANCIATO TANTI MESSAGGI AL RIVALE

di **Fulvio Solms**

Non è più una volata alla pari. Non lo è per chiari motivi di classifica, né lo è per ragioni contingenti come la lettura che i giudici hanno dato del lungo di Max Verstappen alla curva 4 di Interlagos, laddove Lewis Hamilton era stato forzato a solcare la via di fuga pur di evitare l'incidente. Definendo prima regolare quella manovra, osservando poi il video on-board della Red Bull numero 33 e definendolo non significativo per un'eventuale revisione del giudizio, i giudici del panel brasiliano hanno sancito la sparizione del cosiddetto "diritto di spazio", in tal modo autorizzando a una guida super-aggressiva e più rischiosa.

In tutto questo c'è un piccolo particolare: oggi tra i duellanti c'è solo un pilota in grado di rischiare un ruota a ruota che possa sfociare in una doppia eliminazione, e questi è Verstappen.

Hamilton non può permettersi il lusso e anzi deve tenersi ben distante dalla Red Bull, come immaginandola dotata di rostri laterali.

Ecco perché Mercedes punterà a due prestazio-

Il suo *«sarò un pilota corretto»*, *«non vorrei vincere con una collisione»*, *«se eviti incidenti, nessuno negherà che fai parte dei migliori»*, *«Max non è l'unico pilota fatto in quel modo, ne ho conosciuti tanti altri»*, sono tutti messaggi a nuora perché suocera intenda. L'uscita non è per niente casuale e contiene un invito a non adottare né tollerare scorrettezze che dovrà giungere a tutti, a Verstappen e alla Red Bull certo, ma anche all'opinione pubblica, ai media, alla FIA. Soprattutto alla FIA.

Letto in forma semplificata il messaggio significa: io per parte mia sarò corretto. Approfondito e interpretato per l'appello che è, dice chiaramente: voi che assistete, voi giudici federali, fate in modo che lui non sia scorretto.

Chi non ama Hamilton osserverà: pure lui in passato ha giocato sporco. Ma il pluricampione è un altro pilota rispetto a quel che era dodici o tredici anni fa, su questo non possono esserci dubbi. Lo ammette lui stesso quando, come in una sorta di paternalistica comprensione nei confronti di Max, ricorda: *«Lui è un pilota superveloce e sarà sempre più forte, maturando nel tempo. Ci riuscirà, ne sono certo. Se ripenso a quando avevo ventiquattro o venticinque anni, caspita, quanti errori facevo allora!»*, è il suo buffetto.

Su tutti i ragionamenti proposti, però, ce n'è uno che rappresenta un manifesto, e Hamilton lo elabora ponendo attenzione alla scelta delle parole: *«Sono corretto in pista perché è il modo in cui mio padre mi ha cresciuto. Ho sempre voluto battere i miei avversari nel modo giusto, non con una collisione o cose di questo tipo. Se si evitano gli incidenti, nessuno potrà negare che sei uno dei migliori. Se invece li fai, possono sempre dire* "ha vinto ma ha compiuto quella certa manovra... è una tattica che quel pilota usa spesso"*. Io invece voglio essere il più puro e lo voglio essere attraverso la velocità, il duro lavoro, la determinazione. Se fai tutto questo, alla fine nessuno potrà negare quel che sei riuscito a realizzare»*.Il messaggio è trasparente, Hamilton non ha alcun bisogno di convincere gli altri del fatto di essere un pilota corretto giacché questo gli è diffusamente riconosciuto, ma vuole accendere un faro sull'altro. Anche laddove dichiara: *«Max non è l'unico pilota contro cui ho corso che è fatto in quel modo. Ne ho visti nella mia carriera, tutti molto diversi nel modo di comportarsi. E' interessante. Ora che sono più vecchio, guardo un po' di più dento al loro carattere e ho più informazioni su di loro, sull'educazione»*. E approfondisce il concetto: *«L'educazione, nel bene o nel male, determina il nostro modo di agire»*.

ni muscolari tra Arabia Saudita e Abu Dhabi, con la finalità di procurare a LH44 due vittorie, sovrascrivendo ogni possibile velleità agonistica con la superiorità tecnica.

Però, nella prospettiva di Lewis ancora non basta. Serve comunque che Verstappen non si muova come un bucaniere, bandana col teschio, benda sull'occhio e coltello serrato tra i denti. Esattamente in questa chiave vanno lette le dichiarazioni rilasciate la scorsa settimana a Motorsport da Lewis.

DENTRO AI CANONI DELLA CORRETTEZZA

Dietro di otto punti al rivale, Hamilton punta su una doppia vittoria in Arabia Saudita e ad Abu Dhabi, ma soprattutto chiede che il tutto si svolga dentro ai canoni della correttezza

Insomma, dice il pluricampione, non è più il modo di correre com'è avvenuto nella Copse di Silverstone, nella Prima Variante di Monza o più recentemente a Interlagos, anche se lì l'incidente non è avvenuto. Siamo alle manovre finali, decisive, e il Mondiale va assegnato con un confronto tra gentiluomini.

S'avanza la domanda: Verstappen accoglierà l'appello o leggerà questa uscita come un punto di debolezza? Perché in fondo lo è: debolezza di classifica, intendiamo. Almeno fino a Jeddah. ●

Con **Hamilton** è tornato l'uomo

COMUNQUE VADA, HAMMER HA GIÀ VINTO RISTABILENDO IN FORMULA UNO L'IMPORTANZA E L'INCIDENZA DEL FATTORE PILOTA SULLA MACCHINA. TANTO CHE POTREBBE VALERE DA SOLO E DI PIÙ QUESTO MONDIALE RIAPERTO MALGRADO I GUAI MERCEDES, RISPETTO A TUTTI QUELLI DA LUI VINTI GRAZIE ALLA NETTA SUPERIORITÀ DELLA CASA TEDESCA NEL CORSO DELL'ERA TURBOIBRIDA

Comunque vada, una cosa è certa: in F.1 siamo magicamente tornati - probabilmente per poco, ma godiamocela finché dura -, in piena Dimensione Uomo. Perché questo è il mondiale più Piloti e meno Costruttori della storia della Formula Uno. Mai come stavolta è l'Uomo a farla da padrone, alla faccia dei marchi, delle corporation e dell'importanza tendenziale e straripante del mezzo e del package sul fattore driver.
E su tutto e tutti sta lui, Lewis Hamilton, sette volte campione del mondo.
L'uomo dalle cifre più stellari nella storia dell'automobilismo di tutti i tempi, con sette titoli mondiali esatta mente come Schumi, ma con 102 Gp vinti, altrettante pole position e 180 podi a rendere ineguagliata la faccenda.
Cifre che, detto tra noi, ho sempre visto e for ever guarderò con pacato e smosciante scetticismo, perché gran parte di coppe e bandiere a scacchi Lewis l'ha vinta col beneficio della mutua.
In fondo, in piena era turboibrida, fino a quest'anno la superiorità Mercedes è stata talmente esondante che per ghermire gare e iridi Hammer ogni volta si è limitato a battere il compagno di squadra, che si chiamasse Rosberg o Bottas poco sposta, visto che gli altri erano sideralmente staccati o solo episodicamente e mai continuamente e fino all'ultimo pericolosi.
In altre parole, in sei dei sette titoli vinti Lewis Hamilton più che pilota top di F.1 è sembrato campione del mondo di scacchi, che per conservare il trono iridato si deve limitare a battere uno e un solo avversario che gli si pone davanti, al meglio di un certo numero di partite.
Tanto che andare a rapportare, suonando la grancassa, cifre, numeri e percentuali di Lewis con quelle di Fangio, Stewart o Clark sarebbe ed è un delitto culturale, logico e strutturale.
Lui è lui, gli altri sono gli altri. Punto. Rispetto per tutti. Però arriva il 2021 e la stagione si complica, racconta una storia diversa e intrigante, con una Red Bull-Honda stracresciuta, una Mercedes che spesso resta sul colpo, va un po' nel panico ed ecco che la faccenda cambia tutta.
Perché si arriva all'ultimo quinto di campionato con Max scatenato e la Stella a Tre Punte in difesa, in clinch, con una variabile inattesa, fantastica, commovente e sommovente a cambiare ancora una volta le carte in tavola. Lui. Lewis Hamilton.
Parliamoci chiaro, sarò diretto e poco buonista: a me Hammer da una vita come personaggio e stile piace poco e lascia perplesso.
Mediaticamente mi sa di furbetto, svolazzante, poco rettilineo e un tantino paraculo, visto che ogni volta non dice ciò che pensa ma ciò che va detto per indirizzare pressione sul rivale di turno, facendo la miglior figura possibile.
Agonisticamente pure, perché, a differenza di altri, ha l'avvedutezza di collocarti in difficoltà senza fare nulla di plateale e di metterti molto spesso nelle condizioni di sbottare senza mai darne l'impressione di volerlo o provocarlo. Oltre che a Verstappen, chiedere conferma anche a Vettel, giusto per non sbagliarsi.
Pure stilisticamente, ma qui si va sui gusti personali - quindi mentre scrivo mi do torto da solo relativizzandomi ma non per questo cambio idea -, perché a

L'INCIDENZA DELL'UOMO
Lewis Hamilton scende di macchina, sopra, e ribadisce la grandezza del suo contributo di pilota all'interno di una sfida mondiale ancora aperta e incertissima anche e soprattutto grazie a lui, a sinistra, in versione idolo delle folle e a ragione...

me il campioncino tutto leccato e fighetto, col personal shopper, tatuatissimo, modaliolo, fashion victim, very in, mai out, molto rock, party oriented, sofisticatissimo, very chic, rappato, col capello oltre che rastato pure trapiantato, mi fa un pochino cadere le palle e non solo degli occhi.
Perché per me e forse non solo per me il top driver deve essere un duro e un puro che tutte ste smancerie se non le fa è meglio. Riga. E poco chiasso.
Fino ai bassettoni di Fittipaldi sopporto, le quaranta Gauloises di Depailler mi esaltano, la pelata con accenno di riporto alla Hulme mi manda in estasi ma il fare delicato, efebico, da essenza fruttata e limited edition di Hammer non equivale alla mia poesia idealizzata di diavolaccio del volante che imprecando, rischiando e tenendo giù il piede, sfida la vita e la morte ritenendole due facce della stessa impostura.
Bene. Ma non finisce qui, perché poi c'è il supplemento di realtà.
L'escrescenza di questo ultimo mese caldo di mondiale, che regala un Lewis diverso, a viso aperto, disperatamente, irriguardosamente, meravigliosamente e supinamente all'attacco, contro tutto e tutti. Ormai scevro da buonsenso e braccino dialettico, completamente proteso a tenere giù il piede, a cercare l'impresa col cuore in gola e a provare a menare senza più tenere la guardia alta, consapevole che ormai tattiche, furbizie e ghirigori non servono più.
Dai, la mia, allora, diventa un'ode strana al campione mai amato che all'improvviso suscita immenso, infinito rispetto, dandomi - e francamente penso non solo a me ma a tutti voi, ecco perché con voi stessi mi confido, sennò ste cose le terrei solo per me -, anche emozioni inattese e sensazioni mai provate.
Fifty fifty, disse Niki Lauda a metà Anni '70, scandalizzando il mondo della F.1 e sottointendendo che ormai l'importanza dell'uomo era solo metà, rispetto a quella del mezzo a lui affidato. Da lì in poi la tendenza logico-culturale della valenza tecnologica è andata aumentando di decennio in decennio fino a che Allison della Mercedes (ed ex Ferrari) è arrivato a sostenere che ormai l'incidenza del mezzo è calcolabile fin oltre l'80%, non incontrando alcun oppositore dialettico neppure tra i piloti più bravi e determinanti, i quali tacendo han fatto silenzio-assenso, come inse-

gnano agli esami di diritto amministrativo.
Bene, la notizia vera e certa di questo fine 2021 invece è un'altra.
Una sola cosa è sicura ma bellissima, poetica, entusiasmante, mentre scrivo queste righe: comunque vada a finire questo campionato, Lewis Hamilton ha spiegato e sta spiegando al mondo che l'uomo conta ancora tanto, tantissimo, infinitamente. Sorreggendo praticamente da solo le sorti della Mercedes e andando a riaprire una lotta per l'alloro mondiale che sembrava ormai archiviata in favore dello scatenato, freddissimo e apparentemente inarrivabile Verstappen al volante di una Red Bull mai così ben spinta dalla power unit Honda.
Sì, da qui in poi potrà capitare di tutto, ma mi sa che la cosa più bella di questo mondiale resta e resterà la doppia rincorsa di Interlagos vorticosa, trafelata, folle, bambina, dionisiaca di Lewis Hamilton al destino, dall'ultima posizione del Granpremietto del sabato alla prima del Gran Premio di domenica.
Verissimo, aveva un motorone, ma senza anema e core quelle cose non le fai mica. Perché, tra l'altro, non è ancora stato progettato motorone al mondo in grado di mandarti a prendere e sorpassare Verstappen senza andare in angina pectoris o farti uscire gli occhi dalle orbite.
Perché Max, che spietato lo è sempre stato, adesso è molto più di uno sniper, di un tiratore scelto e di un letale predatore capace di farti più male quando è in difesa rispetto a quando si pone all'attacco.

ATTACCANTE IRRIDUCIBILE
Ormai unico vero alfiere e punta di diamante della Mercedes, sopra, Lewis continua a cercare di ostacolare la sfida iridata di Verstappen, in basso assieme a lui, nell'altra pagina. A destra, Hammer al momento di salire in macchina concentratissimo e pronto a pungere più che mai...

E poi rimarrà da antologia la rincorsa di Losail, con Hamilton stavolta dotato di un motoretto vecchio e quasi stracco, che prende e saluta la compagnia da subito, involandosi sino alla bandiera di fine gara.
Bang-bang, Brasile-Qatar e tutti zitti. Con differenze siderali rispetto al compagno di squadra Bottas e nessuna possibilità concessa a Max, finito nei guai per una doppia gialla agitata e ignorata, con tanto di sacrosanto penalty in griglia.
Insomma, l'Hamilton di questo fine stagione non ha niente del solito Hamilton, un Lewis così non si era mai visto: sembra l'essenza ultima, la metamorfosi bella in grado di rendere ancora più unica, preziosa e indimenticabile questa sfida iridata. Conferendole una magia speciale, tanto che ormai, su, diciamolo perché è ora, un eventuale trionfo iridato di Hammer a queste condizioni diventa sopportabilissimo se non piacevole assai anche a chi e per chi Lewis manco lo tifa da una vita.
Un mese e mezzo fa ho scritto che questa per Hamilton è una sfida iridata che somiglia a quella epica e sublimante del suo idolo Muhammad Ali a Kinshasa contro il più giovane, freddo e devastante George Foreman. Ebbene, non solo lo penso ancor di più, ma aggiungo anche che, incredibilmente, gli sviluppi della lotta mi fanno pensare che ci si stia in qualche modo avvicinando a quella fatidica ottava ripresa in cui Ali, dopo aver fatto sfogare il rivale con bordate terribili per tutto il match, finalmente sorge come un cobra e lo punge una, due, tre volte senza appel-

lo, mandandolo irrevocabilmente al tappeto mentre il mondo - leggi un miliardo di spettatori in cronaca diretta - strabuzza gli occhi, si stupisce e comincia a piangere di commozione.
Ecco, francamente non siamo ancora a questo ma in una zona magica che evoca sentimenti simili, che li attende lasciandoli presagire. Con l'alternativa che se fosse in realtà Verstappen a tenere botta e ad aggiudicarsi il jackpot vincendo lui il titolo, mai sconfitta hamiltoniana sarebbe più onorevole, magnetica e capace di attirare comunque consensi, solidarietà, affetto, stima e financo l'amore di chi non l'ha mai amato. Per questo, da non hamiltoniano dichiarato, qui e ora, vorrei dire, a prescindere dall'esito definitivo di questo cimento, sì, gradirei dire, sinceramente, grazie di cuore, Lewis.
Andando oltre tutto, e perfino oltre te stesso e il modello - o il fotomodello - che ti sei imposto d'essere fino a poco fa, stai dimostrando d'avere una spina dorsale meravigliosa, delle capacità mentali, agonistiche e caratteriali da star del volante, anche a prescindere dal tuo mezzo e dall'importanza del team, andando a ristabilire e a riequilibrare almeno per una volta, almeno per stavolta, il rapporto di incidenza tra Pilota e macchina che s'era compromesso a detrimento del fattore umano già quasi mezzo secolo fa.
Ed è questa la scoperta, la novità più bella di questo anno di F.1 così particolare e inaspettato. Ci volevano abituare a fare bilanci come ragionieri del catasto, a sparare cavolate col pallottoliere, a gioire per numeri insulsi di pole, vittorie e iridi, quando invece i conti si fanno in realtà con l'Umanesimo e con l'Uomo, col fattore cuore, con la capacità che raramente e preziosamente si mostra. Spiegando che non v'è pezzo di carbonio o unità endotermica o green oriented utile a sostituire la sinfonia del genio che sprigiona da un campione vero. Da un pilota che probabilmente in questo momento sta sorprendendo perfino se stesso, trovando nelle grotte della sua anima nuovi e mai censiti forzieri da aprire, gemme ancora da investire e tesori inaspettati da esporre al mondo per finanziare la sua guerra verso l'ottava iride.

Sarà il primo e unico mondiale che si chiuderà con tre gare in notturna, una sfida noir, singolar tenzone in cui luci e ombre s'alterneranno a creare giochi fino all'ultimo strani, insusitati e abbacinanti, però Lewis Hamilton qualcosa lo ha già regalato cash, solo per i nostri occhi.
Grazie a lui e con lui, l'Uomo è tornato al centro dell'universo nel e del Motorsport e segnatamente della F.1. Che sia o sarà un Lewis alla fine vincente o perdente, poco importa: la sua poesia l'ha già recitata e non sarà mai più dimenticata da nessuno di coloro in possesso d'abbastanza anima da metabolizzarla.
Nell'era dei grandi poteri, dei piloti anche ideologicamente eterodiretti e semi-burattini e dei campioni sottomessi al volere e alla potenza delle grandi Case e financo alle loro prestazioni in pista, ai cavalli vapore e alle straripanti downforce, Lewis Hamilton spiega e rispiega che l'Uomo deve e può. Che le pure, purissime qualità personali spostano ancora, a prescindere. Forse al punto da vincere un mondiale e in ogni caso, come minimo, di riaprirlo a due gare dall'epilogo.
E, ancora una volta, la sua è anche la lezione dell'immenso Muhammad Ali quando, nella parte matura della carriera, amava dire: *«Resto sul ring per lanciare il messaggio più bello tra quelli che io possa inviare: continuo a combattere per insegnare all'uomo a non arrendersi mai»*.
Questo, qui e ora, Lewis Hamilton è.
Pilota non più troppo personaggio, ormai raffinato, spogliato dalle forme, dalle mode e dagli orpelli, che canta una melodia dolce che non ha più neanche bisogno di vincere, perché eroica lo è già.
Non esitono motori o motoroni in grado di fare di meglio di ciò che hai dimostrato di saper fare, Lewis Hamilton. La tua battaglia l'hai già vinta, riportando un meraviglioso essudato d'umanità in questo infame mondo tecnoelettronico e tecnocratico della F.1.
Vedremo chi prevarrà tra te e Max, claro que sì, il resto e ciò che ci attende son solo belle cose e simpatiche statistiche; il senso di tutto è che purtroppo uno dei due dovrà perdere e chiunque sia a dover cedere, sarà ingiusto e farà male contemplare il suo sguardo deluso, perché mai come ora questo confronto infinito meriterebbe un pari merito, l'ex aequo tranquillizante e paradossalmente premiante in senso plenario.
Intanto però, filosoficamente e agonisticamente, nella secolare sfida tra uomo e macchina, per la prima volta in cinquant'anni, il confronto tra il mezzo tiranno e l'homo faber, ovvero l'Uomo orgogliosamente artefice del proprio destino, lo hai già vinto nettamente tu, Lewis Hamilton. ●

La notte più lunga

SARÀ UNA BELLA CHANCE PER L'OLANDESE VERSTAPPEN, CHE HA LA POSSIBILITÀ DI ASSESTARE AL RIVALE HAMILTON UN COLPO DECISIVO. MA, NELLO STESSO TEMPO, LO STESSO HAMMER POTREBBE APPROFITTARNE PER DARE CONTINUITÀ IN PISTA ALLA SUA FANTASTICA RIMONTA

di Matteo Novembrini

Le notti d'Oriente. Quelle che decideranno il mondiale di Formula Uno. Quelle che trasformeranno i sogni in incubi per uno ed in una magnifica realtà per l'altro. Loro due, Lewis Hamilton e Max Verstappen. Per uno le notti d'Oriente saranno l'ora più buia, quella della sconfitta, quella della distruzione di un castello cominciato a costruire in un'altra notte di marzo, quella di Sakhir. Per l'altro invece saranno notti dolci, da far festa fino a tardi, da non dormire neanche. Per entrambi però ci sarà la prova più dura di un mondiale infinito, la notte più lunga, forse, della loro carriera.

Medio Oriente terra dell'atto finale

Sempre di notte e sempre nel Medio Oriente. Tra l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti si decideranno le sorti di un campionato lunghissimo e stancante, ma che non vorremmo finisse mai. Perché sapere che uno tra Lewis Hamilton e Max Verstappen resterà con in mano solo i complimenti per una stagione strepitosa ma senza il riconoscimento finale fa male, è un torto che nessuno di questi due fantastici piloti merita. Ma il senso della vittoria è proprio questo, battere tutti. Nessuno escluso, anche uno di pari livello. E la comodità del trono è dovuta proprio ad un altro aspetto, quello di non avere posto per nessun altro se non per una persona soltanto. Chi ce lo diranno queste due gare finali, una inedita ed una su un circuito rinnovato, in due mondi lontani da noi per cultura e storia automobilistica, due Paesi del nuovo millennio che si sono assicurati di essere messi in coda al mondiale nella speranza, non tradita, di risultare gli appuntamenti decisivi del campionato.

Max ed un'impresa alla portata

Max e Lewis vi diranno che non pensano ad altro se non alla pista, che sono concentrati sul lavoro con gli ingegneri, che non si fanno distrarre da tutto ciò che li circonda e che non fanno calcoli. Risposte logiche e comprensibili dal loro punto di vista, ma situazioni umanamente impossibili da sostenere. Perché la mente fa brutti scherzi, perché è impensabile che un qualche barlume traditore non si faccia spazio a gomitate nella loro mente in questi giorni, in queste notti.
Quella tra sabato e domenica prossima, ad esempio, ha tutto per essere la notte più lunga nella vita, fin qui, di Max Verstappen. Lui, il prescelto, il ragazzino che sconvolse il mondo con un debutto talmente precoce da far riscrivere le regole della categoria, il figlio d'arte che pare programmato per vincere. Quello che su queste pagine abbiamo chiamato cyborg, risultato impermeabile a tante e belle emozioni come quella di vincere in casa di fronte ad un autodromo in piedi e colorato solo per lui, nelle ultime due gare ha dimostrato che forse qualcosa sta passando attraverso quella corazza per adesso inscalfibile. La difesa durissima di Interlagos e lo zigzag in rettilineo, la mancanza di lucidità nell'alzare il piede con la doppia bandiera gialla in Qatar, sono forse segnali di una pressione sempre più crescente mano a mano che passano i giorni, le notti. Indizi, più che certezze, di un ragazzo diventato uomo, di una giovane promessa di fronte al bivio definitivo per diventare campione. Perché fino a quando te lo dicono gli altri che sei un campione è un conto, ma quando poi lo dice l'albo d'oro è tutta un'altra faccenda. Ed in quell'albo d'oro Max vuole entrarci, è nato per questo, per scrivere il suo nome in quella lista di campioni del mondo. Lui sarebbe il 34° di un elenco che nelle ultime quattro righe è diventato monotono, con quel "Lewis Hamilton" inciso quattro volte consecutivamente e sette in tutto. Otto firme non le ha mai messe nessuno, ed essere l'unico a poter impedire un evento mai successo prima dà la misura di che razza di impresa sia chiamato a compiere l'olandese. Il quale, per la prima volta in vita sua, si trova davanti il primo match point della carriera.
Un'occasione difficile da realizzare ma matematicamente possibile in Arabia Saudita, grazie ai

PRETENDER D'ECCEZIONE
Max Verstappen avverte che la gara in Arabia Saudita è l'occasione buona per cercare di spezzare la rimonta di Hamilton, anche se la pista è un'incognita per tutti

suoi 8 punti di vantaggio in classifica. Roba da non dormirci sopra, roba da passare una notte insonne prima della notte più lunga, quella della gara.

Lewis e le vecchie paure

E poi c'è Lewis. Campione in carica, il re sul trono senza la minima voglia di abdicare. Rispetto al rivale lui situazioni così le ha già vissute, è già abituato ad iniziare la giornata con il pensiero di ciò che lo aspetterà qualche ora dopo, un qualcosa che dà sempre le farfalle nello stomaco. Puoi averne vinti anche sette, di titoli, eppure una lotta iridata alle battute finali è sempre qualcosa che ti coinvolge, che non ti fa pensare ad altro, nonostante tu possa sforzarti di pensare a tante altre cose. E' così, è il bello di una competizione totalizzante che non ammette sbagli.
Anche se di campionati ne ha già vinti più di chiunque altro al pari di Michael Schumacher, anche per Lewis Hamilton questa è un'occasione d'oro: vincere ancora significherebbe toccare una vetta mai raggiunta da nessuno in oltre settant'anni di storia, un primato che se fosse raggiunto richiederebbe chissà quanto altro tempo prima di essere raggiunto o addirittura ritoccato. Qui però non si tratta di avere le vertigini, tutt'altro; qui si tratta del timore di perdere slancio, di non cogliere l'ultima spinta verso il tetto più alto di sempre. E di certo non per una questione di talento o di età, ci mancherebbe: a 36 anni Hamilton ha dimostrato di avere la verve di un ragazzino e la capacità di analisi di un capitano di marina navigato, una combinazione che può lasciare scampo a pochissimi. Forse nessuno, eccetto un Max Verstappen sempre lì, per tutto l'anno, nel tentativo di spiegare a Lewis che il suo tempo è finito. Questo tempo Hammer lo vuole allungare e ne ha la possibilità; il pensiero però potrebbe essere quello di essere di fronte all'unica occasione per riuscirci. Come abbiamo detto, non è questione di talento; è questione che con il cambio regolamentare del 2022 gli scenari che si apriranno saranno tantissimi, con tante variabili in più e senza la certezza di disporre nuovamente del mezzo migliore come successo quasi sempre nell'era ibrida. Una Mercedes che canna un progetto non ce la vede nessuno, ma la prossima stagione al momento è solo un grossissimo punto interrogativo che non permette di sbilanciarsi in nessun senso, e che impone l'onestà di mettere nel ventaglio tutte le ipotesi possibili. Pure quelle più remote, pure quella di una Mercedes non in grado di competere per il titolo. Pensieri dai quali Hamilton nemmeno vuole farsi sfiorare, pensieri che brucerebbero energie da indirizzare invece sull'attuale sfida iridata. Magari per Lewis, che detiene praticamente tutti i record che contano in Formula Uno, l'ottava corona non è un'ossessione; ma sapere di essere ad un passo da un traguardo inedito col rischio di vederselo sfuggire per un niente può mettere paura e pressione pure a lui.

Una battaglia che coinvolge tutti

Ovviamente non dipenderà tutto da loro, non po-

INAFFONDABILE GUERRIERO
Lewis Hamilton dopo due trionfi consecutivi e un bel bottino di punti rosicchiati a Verstappen proverà anche in Arabia a dare seguito all'attuale momento positivo per lui e la Mercedes

trà dipendere tutto da loro. Perché i timori di Max e Lewis saranno condivisi dai loro uomini e dalle loro donne, quelle persone che preparano loro le vetture, le gomme, quelle che quotidianamente stanno lavorando con loro sin dal primo giorno di test di questo campionato.
E quindi pure per meccanici, ingegneri, manager e via discorrendo fino a coprire tutte le unità che compongono un box, è giusto estendere quel mix di pressione, inquietudine ed euforia che pochi altri campi come lo sport possono dare. Un anno in giro per il mondo in tempi di pandemia pesa su tutti, tutti quanti avvertono il peso di una stagione entusiasmante ma logorante, con una stanchezza mentale e fisica crescente a mano a mano che ci avviciniamo all'ultimo giro di questo mondiale. La componente umana in questo campionato, tra pilotaggio, strategie e soste ai box è stata un fattore importante, se non decisivo, nel dare una svolta in un senso o nell'altro ad una lotta che quest'anno ha sempre saputo galleggiare sul filo dell'equilibrio, pendendo ogni tanto di qua ogni tanto di là ma senza mai indurci a mettere, o anche solo ipotizzare di mettere, la parola fine. E va dato atto a due magnifiche regine, al secolo Mercedes W12 E Performance e Red Bull RB16B, di averci garantito un divertimento continuo, mese dopo mese e gara dopo gara; è capitato che la bilancia pendesse di tanto in tanto, a seconda della pista, a favore dell'una o dell'altra, ma anche in questo senso avere due macchine ravvicinate per quanto riguarda le prestazioni è stata una garanzia assoluta per far arrivare questo mondiale almeno alla penultima gara se non all'ultimissima. Hamilton e Verstappen sono stati magistrali nel tirare fuori tutto ciò che le vetture mettevano loro a disposizione, tra qualifiche decise dai centesimi di secondo, gare a ritmo di qualifica e ruota a ruota finiti nella ghiaia. E adesso ci gustiamo il finale, servono poco meno di due settimane di pazienza. Come postilla, possiamo aggiungere che siamo di fronte ad uno dei distacchi più ridotti di sempre a sole due gare dal termine: il record spetta a Fernando Alonso e Michael Schumacher, che nel 2006 si affacciarono ai due round finali in perfetta parità; nel 2003 e nel 2008 invece (Schumacher e Juan Pablo Montoya nel primo caso, Hamilton e Felipe Massa nell'altro) il divario era di appena tre lunghezze, mentre oggi è di 8: se paragoniamo i sistemi di punteggio di oggi e di allora, possiamo dire che si tratta dello stesso distacco, dal momento che gli 8 punti di oggi equivalgono ad un 6° posto esattamente come i 3 punti equivalevano ad un 6° posto dell'epoca. In più, giusto per non farsi mancare proprio niente, c'è da sottolineare come dal 2010 ad oggi, cioè da quando è stato inserito il sistema di punteggio che premia i primi dieci con 25 punti a vittoria, si tratta dello scarto più contenuto tra due contendenti al titolo a soli due Gp dalla fine: prima di oggi la lotta più serrata era stata quella tra Sebastian Vettel e Fernando Alonso, che a due prove dalla chiusura del campionato 2012 erano separati di dieci lunghezze.

La notte più lunga? La immaginiamo così

Ci sarebbe da farci un film, sulla notte più lunga di questo mondiale. Che può essere quella decisiva di Jeddah, oppure, ancora non possiamo saperlo, quella di Abu Dhabi se i giochi iridati non verranno chiusi subito nel prossimo Gp. Ma sarebbe troppo scontato dire che il momento più intenso della pellicola sarebbe quello che ritrae il traguardo e la bandiera a scacchi, con vincitore e vinto a stringersi la mano ad esito arrivato. No, il momento più intenso del film sarebbe quello in cui li andiamo a scovare nella notte prima della serata decisiva, nelle loro camere e negli alberghi di lusso in cui passeranno le ultime notti di questo mondiale. Intenti a prendere sonno senza riuscirci, a rigirarsi tra le lenzuola con gli occhi spalancati a mirare il soffitto ma immaginando nella mente tutt'altro, una serie interminabile, indefinita e incongrua di immagini che passano dall'euforia all'angoscia senza capire quale delle due vivranno nella serata

MERCEDES TORNATA A GRAFFIARE
Quando la Red Bull sembrava quasi imprendibile, la Mercedes è tornata a mordere grazie anche all'immensa classe di Hamilton, pronto a tornare davanti a tutti sognando l'ottavo titolo iridato

successiva. E allora eccoli alzarsi dal letto in piena notte, andare in bagno a sciacquarsi la faccia con acqua fredda, provare a tornare sotto le coperte per tentare di dormire qualche ora, per abbattere quell'adrenalina che circola in corpo come impazzita e senza maniera di essere placata se non quella di pensare ad altro, ad un qualcosa lontano dalle corse, ad una qualunque cosa che possa trasmettere loro serenità e concedere qualche ora di sonno. Poi arriverà l'alba, suonerà una sveglia che avrebbero anche potuto fare a meno di puntare dal momento che loro saranno già in piedi, svegli senza bisogno che il suono d'inizio giornata gli strappi dalle braccia di Morfeo che, per quella notte, non è riuscito a catturarli. Cominceranno la giornata consapevoli di avviarsi, ora dopo ora, alla notte successiva, a quella notte che potrebbe decidere le sorti di questo mondiale 2021. Senza sapere come andrà a finire, ma con il desiderio di trasformare le notti d'Oriente in notti magiche. ●

Ferrari non mollare il colpo!

ATTENZIONE LA McLAREN SEMBRA IN RIBASSO E NON PERICOLOSISSIMA, MA È IL MOMENTO DI NON SOTTOVALUTARLA, SE SI VUOLE RENDERE REALTÀ FINALE IL TERZO POSTO TRA I COSTRUTTORI

di **Alessandro Gargantini**

Non fidarsi della McLaren, anche se la meta è in vista. La Scuderia Ferrari negli ultimi cinque Gran Premi ha sempre fatto meglio della scuderia diretta da Andreas Seidl ai fini della classifica riservata ai costruttori. Lo svantaggio di 17,5 punti che la Casa del Cavallino doveva colmare al rientro da Sochi alla fine del mese di settembre si è tramutato, passo dopo passo, in un vantaggio di 39,5 lunghezze. I numeri e il trend suggeriscono che la compagine diretta da Mattia Binotto sia sempre più vicina alla meta, ovvero all'obiettivo dichiarato lo scorso dicembre di puntare al ruolo di terza forza nel mondiale, ma è importante che la squadra non cali di intensità nella sua azione fino a quando la matematica le darà definitivamente ragione. Il passo in avanti rispetto al mondiale 2020, chiuso al settimo posto ha una valenza rilevante, soprattutto se si considera che le dirette rivali McLaren, Alpine e Aston Martin rispetto a dodici mesi fa non sono state affatto ferme, ma hanno cercato di rinforzarsi, e che il fre-

ezing regolamentare ha largamente legato le mani ai tecnici di Maranello e impedito di stravolgere come avrebbero voluto la monoposto dell'anno prima. Pensare, rispetto al punto di partenza, di andare oltre a quanto si è fatto sarebbe stato irrealistico e competere contro Mercedes e Red Bull partendo da così lontano sarebbe stato impossibile. Gli sviluppi selettivi, pochi ma buoni, che sono stati introdotti nel corso della stagione sulla SF21, hanno sempre portato ad un miglioramento nella performance. L'introduzione della nuova power-unit rinnovata nella parte elettrica e nella batteria ha certamente contribuito a invertire le gerarchie con la McLaren in una maniera così decisa negli ultimi round del mondiale. È stato però impossibile stravolgere le caratteristiche di base della SF21, ereditate dalla SF1000, che tende ad andare in crisi soprattutto sull'anteriore sulle piste ad alta usura. A Le Castellet la Rossa ha vissuto il peggior fine settimana della stagione, mentre a Losail è riuscita a tenere botta e incrementare il vantaggio sulla McLaren, superiore con Norris, grazie alla lenta foratura dell'inglese.

SAINZ, LA BELLA RIVELAZIONE

Carlos Sainz si sta distinguendo in seno alla Ferrari come una vera e propria rivelazione, mostrando velocità, consistenza e spirito di squadra, alla prima stagione in rosso

Zero distrazioni

Il prossimo fine settimana il mondiale approderà sull'inedito tracciato di Jeddah, cittadino, velocissimo, tutto da esplorare. Difficile fare pronostici su chi partirà avvantaggiato nella lotta a centro gruppo, visto che gli stessi piloti, a cominciare da Sainz, si attendono che alle spalle di Mercedes e Red Bull la battaglia sarà ad alta intensità e saranno i dettagli a fare la differenza. In termini motivazionali, la McLaren cercherà una pronta reazione dopo la deludente trasferta in Qatar, dove la compagine di Woking non è andata oltre un nono posto. La Scuderia Ferrari ha preso il largo nella graduatoria riservata ai costruttori grazie allo score disastroso della McLaren in Messico, Brasile e Qatar. Nelle ultime tre trasferte, Norris e Ricciardo hanno messo insieme una miseria di quattro punti che non rispecchia il livello di performance del team, che ha fatto meglio in termini di punti soltanto nei confronti di Williams, Alfa Romeo e Haas. Nel fine settimana di Monza, la McLaren si era assicurato un bottino di ben quarantacinque punti. Ma, da quel momento, il trend della squadra di Zak Brown è stato costantemente al ribasso. In questo momento è difficile ipotizzare che il team inglese possa infilare a Jeddah un fine settimana da incorniciare come quello di Monza, ma la Formula Uno in questa stagione non ha lesinato sorprese ed è giusto che a Maranello la concentrazione resti ai massimi livelli e non saltino le marcature sulla diretta rivale. Anche perché, dopo la squadra, vengono i piloti. La classifica dice che Norris, nella lotta per il quinto posto, precede di una sola lunghezza Leclerc. L'obiettivo di diventare la terza forza anche nella classifica riservata ai piloti è troppo importante per tentare l'assalto ad un altro risultato che, solo dodici mesi fa, e alla luce dei caveat esistenti e al distacco dalle squadre dirette rivali, era impossibile ipotizzare.

Losail insegna

Lo scorso fine settimana, la massima serie ha fatto la sua prima apparizione sul circuito di Losail. Sulla pista del deserto, al netto della non corsa di Spa, la Rossa ha raccolto il terzo peggior risultato della stagione dopo Le Castellet, dove era rimasta a secco di punti, e Portimao, dove Leclerc aveva chiuso al sesto posto e Sainz era rimasto fuori dalla zona punti. Sul tracciato qatariano, ma la stessa cosa accadrà il prossimo fine settimana a Jeddah, i team si sono trovati con una realtà che non poteva essere, per svariati motivi, completamente anticipata dal lavoro al simulatore. Soltanto la pista può infatti fornire una risposta definitiva alle domande sul degrado, aggressività dei cordoli, difficoltà nel sorpasso, tempo impiegato per i cambi gomme. Per la Scuderia Ferrari era importante verificare il livello di degrado sulle curve medie e veloci. Sotto questo aspetto, sin dalla giornata di venerdì, è arrivata la conferma dell'aggressività dell'asfalto, che creava problemi di degrado e riduceva la vita degli pneumatici. L'abrasività della pista consentiva di avere tempi buoni anche a fronte di una consistente usura e poco battistrada. Tutto questo portava a incertezze nell'individuare i limiti di usura, con il rischio di compromettere l'integrità e l'affidabilità delle gomme. Non è stata dunque una sorpresa vedere, nel corso del Gran Premio, di improvvise forature, favorite anche della spigolo-

sità dei cordoli. Mentre il degrado suggeriva la strategia della doppia sosta, il notevole tempo perso in corsia box ha portato alcuni piloti a valutare anche la sosta singola, a costo di ridurre il ritmo gara. La Scuderia Ferrari, che inizialmente aveva scelto per entrambi i piloti la doppia sosta, ha cercato di passare con tutti e due i piloti lo scoglio di Q2 con le mescole Medium, che fornivano comunque più flessibilità di portarsi su una strategia ad una sosta nel corso del Gran Premio in caso di evidenze in tale direzione. I tecnici della Scuderia Ferrari hanno scelto di portare in qualifica due set di Medium per Leclerc e Sainz, che entrambi i piloti hanno utilizzato nel primo run in Q2. Il primo tentativo di Leclerc non è stato veloce come quello dello spagnolo. Perciò, il monegasco ha effettuato il secondo run con le Soft. Nel caso di Sainz, che aveva fatto un primo run migliore, è stata presa la decisione di mantenere le Medium anche nel secondo run. Il rischio ha pagato per pochi millesimi, visto che Sainz ha siglato il decimo tempo a 559 millesimi da Hamilton, mentre Perez, undicesimo, ha accusato un ritardo dall'inglese di 664 millesimi. Leclerc, che poi si è scoperto avere una crepa sul telaio, non è andato oltre il tredicesimo tempo nonostante avesse le Soft, a 781 millesimi dal miglior tempo. Lo spagnolo non si è però migliorato nel secondo run ed è precipitato al decimo posto perché il delta di performance tra le Medium e le Soft è stato

di circa quattro decimi, quattro volte di più di quando i tecnici della Scuderia Ferrari, come spiegato nel debriefing di Iñaki Rueda, si attendessero. Alla luce di quando abbiamo assistito in Qatar, soltanto dopo il primo giorno di prove a Jeddah sarà possibile capire su quali livelli si porrà il confronto tra la Scuderia Ferrari e la McLaren e se la Rossa potrà lasciare l'Arabia Saudita con la terza piazza nel mondiale Costruttori definitivamente al sicuro.

Prova di precisione

Nel Gran Premio del Qatar gli addetti al cambio gomme della Scuderia Ferrari hanno compiuto un impegnativo doppio cambio gomme. Servivano dai cinque ai sei secondi tra i due piloti per riuscirci, a patto di non commettere alcuna esitazione. I ragazzi della Casa del Cavallino sono stati freddi e chirurgici nel loro intervento, come è stato sottolineato nel fine gara anche da Mattia Binotto. Ma vediamo come è andata e cosa ha portato alla necessità, e al rischio, di avere entrambi i piloti nella corsa box nella medesima tornata. Sainz e Leclerc hanno preso entrambi il via con le mescole Medium. Dopo il primo giro, Sainz è sceso dal quinto al settimo posto, mentre Leclerc è rimasto in tredicesima piazza. Nel corso della prima fase di gara, i due piloti della Casa del Cavallino non sono stati coinvolti in scontri diretti e sono riusciti a tenere sotto controllo il degrado, portando così lo staff tecnico a portarsi sulla strategia della sosta unica. La finestra per fermarsi era tra il ventiquattresimo ed il ventottesimo giro. Chiaramente, con un occhio alla strategia dei rivali. Alonso, al via con le mescole Soft, che gli hanno permesso un ottimo scatto allo spegnimento dei semafori, si è fermato nel corso del ventitreesimo giro. L'asturiano ha montato un treno di Hard con le quali è arrivato a fine gara al terzo posto. Stroll, che si trovava in ottava piazza alle spalle di Sainz, si è fermato nello stesso giro del pilota della Alpine. Il madrileno, per pararsi dall'undercut, avrebbe dovuto fermarsi nel corso del ventiquattresimo giro. Sainz, che non si sentiva fiducioso di poter terminare il gran premio con un secondo stint troppo lungo, ha però chiesto di rimanere in pista qualche giro in più con l'obiettivo di conquistarsi un vantaggio di gomme per il finale (delta tyre).
Dopo il venticinquesimo giro, sarebbe stato impossibile uscire dalla corsia box davanti a Stroll. Il muretto box ha comunque richiamato Sainz nel corso del ventiseiesimo giro, ma, a causa di un problema nella frequenza della radio, il madrileno non ha sentito. In quel momento, dopo un bloccaggio, Leclerc ha chiamato i box dicendo di avere la necessità di rientrare. Nel giro successivo, il ventisettesimo, dopo che Leclerc era stato superato la Alonso, si è creato un gap tra i due piloti del Cavallino di oltre cinque secondi ed è stato inevitabile ricorrere al riuscitissimo doppio cambio.

LECLERC CERCA UN PO' DI RISCATTO

Dopo una fase non brillante non dovuta a sue responsabilità particolari, Charles Leclerc dal prossimo Gran Premio cerca il risultato in grado di ridargli morale, in un'annata decente ma priva dele soddisfazioni che sperava

Ora la scoccata decisiva

Sulla pista delle dune di Losail, una pista che genera forte usura, le SF21 hanno rischiato di affossarsi. La Scuderia Ferrari è uscita decorosamente da un fine settimana che poteva rivelarsi durissimo grazie ad una tattica di gara conservativa e realistica, che ha portato un bilancio migliore rispetto ad una McLaren che ha nuovamente smarrito Ricciardo e che stata sfortunata con Norris.
Se la Casa del Cavallino è riuscita contro ogni previsione ad allungare sulla diretta rivale in Qatar è difficile fare ogni previsioni su cosa accadrà sulla pista di Jeddah, che pare soprattutto un'arena fatta apposta per portare i duellanti ad una sfida all'ultimo respiro. Al vertice della classifica come a centro gruppo. All'insegna più dello show che dei valori tecnici. Quel che è certo, è che i piloti di Mattia Binotto dovranno sfruttare ogni occasione per scoccare la stoccata vincente e mettere al tappeto la McLaren, issando così la bandiera del Cavallino sulla terza piazza iridata. ●

Giovinazzi rabbia saudita

GLI ULTIMI DUE GP DEL MONDIALE 2021 DA SEPARATO IN CASA PER ANTONIO CHE SI APPRESTA A LASCIARE L'ALFA-SAUBER E INIZIA A COSTRUIRE IL SUO FUTURO

di **Alessandro Gargantini**

Due Gran Premi da separati in casa, ancor di più alla luce dello scambio di battute al vetriolo tra Giovinazzi e Vasseur che, ovviamente, indurranno tutta la squadra a schierarsi dalla parte del suo capo, e poi arriverà il fatidico momento di dirsi addio tra l'Alfa Romeo Racing, ma sarebbe meglio dire semplicemente il Team Sauber, e il pilota italiano. Un momento che, a questo punto, si può tranquillamente affermare che sia atteso da entrambe le parti, prima di voltare pagina. La scintilla tra il team di Hinwil e Giovinazzi non è mai realmente scoccata, nonostante tre anni di frequentazione.
È difficile dall'esterno capirne il motivo, ma quanto avverrà a metà dicembre dopo il "sciogliete le righe" di Yas Marina non è altro che la conseguenza naturale di uno stato di fatto. Il terzo pilota della Scuderia Ferrari, l'ultima delle stelle della Formula 1 ad essersi convertito alla serie elettrificata, legittimamente pensa al suo domani che significa Formula E con i colori del Dragon Penske Autosport (DPA). Se per Giovinazzi sarà un addio, o soltanto un arrivederci alla Formula 1 lo dirà solo il tempo. Ma è normale che il pugliese si senta in credito con la massima serie e di avere un conto aperto che prima o poi vuole saldare. La storia di Bon Jovi nella massima serie non può, e non deve, soltanto limitarsi all'esperienza incompiuta delle ultime tre stagioni.

Punta a rientrare nel mondiale in ottica 2023

E' certo che nel 2022 Giovinazzi non avrà certamente il tempo di annoiarsi, con un programma a tempo pieno in Formula E ed i suo ruolo di terzo pilota della Scuderia Ferrari, che dovrebbe prevedere un intenso piano di prove al simulatore sulla monoposto del 2022 e la presenza in dodici fine settimana di gara. Sembra accantonata l'ipotesi che il pugliese scenda in pista per alcune sessioni di FP1 con il Team Haas per dare una mano a Schumacher e Mazepin. Intanto, la squadra a stelle e strisce ha deciso di schierare il pilota della FDA Shwartzman nei post-season test di Yas Marina di metà dicembre. Giovinazzi punta a rimanere ben connesso alla massima serie, dove è lecito attendersi che si possano creare nuove opportunità nel 2023, quando si potrebbe liberare qualche sedile, anche in corrispondenza del cambio di propulsori di alcune squadre. C'è da attendersi che possa salire il numero di team motorizzati Alpine, fattore che po-

trebbe originare alcuni cambi di sedile e creare delle opportunità. Se i motoristi di Viry-Chatillon dovessero fornire un nuovo team, si è fatto il nome della Williams recentemente, Giovinazzi potrebbe essere molto utile alla compagine diretta da Laurent Rossi.

Sarà ai test di Valencia di Formula E

Il pilota di Martina Franca è atteso al via dei preseason test di Formula E che si disputeranno a Valencia dal 29 novembre al 2 dicembre. Il pugliese scenderà in pista con i colori della squadra di Jay Penske, con sede a Los Angeles e una sede operativa in Inghilterra, dove Giovinazzi si è recato a fare il sedile nei primi giorni di settimana scorsa. A causa della necessità di imbarcarsi per Jeddah, il pilota dell'Alfa Romeo sarà costretto a saltare la sessione di giovedì 2 dicembre, nel quale il team sta valutando alcune possibilità per rimpiazzare l'italiano. Giovinazzi, per acquisire la massima esperienza, utilizzerà il filming day, da effettuare su una pista che non è ancora stata svelata prima dei test di Valencia, per iniziare a comprendere la nuova monoposto. Sull'impianto che porta il nome di Ricardo Tormo sarà replicato il nuovo sistema di qualifica che sarà adottato nella prossima stagione nella serie elettrificata, basato sulla formazione di gruppi con duelli ad eliminazione diretta, fino ad arrivare ai quarti, alle semifinali e alla finalissima che attribuirà la pole position. Kvyat bruciato al fotofinish.

VERSO NUOVE PROSPETTIVE

L'avventura di Giovinazzi all'Alfa-Sauber e in F.1 è alle battute finali. Per l'italiano è tempo di pensare a nuove prospettive

Ha briciato la concorrenza di Kvyat

Il tempo trascorso in attesa che l'Alfa Romeo Racing ufficializzasse l'arrivo di Guanyu Zhou ha parzialmente ridotto la rosa di team che avevano manifestato il loro interesse nei confronti del pugliese, che ha approderà comunque in una equipe dalle buone prospettive. Giovinazzi ha bruciato la concorrenza di Kvyat per il secondo sedile nel team DPA, dove scenderà in pista al fianco di Sergio Sette Camara. Tra le squadre ancora disponibili c'era anche il team NIO, ma la squadra asiatica ha proposto al pugliese un accordo biennale, che mal si combinava con gli obiettivi di Giovinazzi.
La squadra asiatica ha dunque scelto Ticktum. Anche se per Antonio la sfida principale sarà quella di sfidare rivali che hanno molta più esperienza nella categoria, ci sono buone premesse affinché i pilota di Martina Franca sia competitivo in tempi rapidi. Giovinazzi ha sempre mostrato doti tecniche fuori dal comune quando si tratta di comprendere il comportamento di una macchina e la sua gestione per estrarne il massimo del potenziale. La stagione si chiuderà a metà agosto a Seoul, lasciando così adeguato tempo all'italiano di dedicarsi alla ricerca della soluzione migliore in ottica 2023, quando per l'italiano potrebbe essere offerto un ruolo nella preparazione della nuova Hypercar che debutterà a Le Mans tra due stagioni. Al momento non è, invece, previsto che Giovinazzi disputi la 24 ore della Sarthe il prossimo giugno, ripetendo l'esperienza del 2018. Le cose potrebbero però cambiare, anche perché il pilota italiano non avrebbe concomitanze con i suoi altri impegni in Formula 1 e Formula E.

Ora a Jeddah sognando l'esordio shock di Baku.

Tornando alla Formula 1, a Jeddah Giovinazzi incontrerà un tracciato cittadino, iper-veloce, che nessuno conosce. Il circuito Saudita in alcune sue caratteristiche è stato vagamente accostato a Baku, dove, nella GP2 Series, l'italiano vinse al debutto recuperando dall'ultima posizione, dopo che il suo motore era entrato in protection mode. Le medie sulla pista che si snoda sulla corniche della città araba saranno vicine ai 250km/h, ma rispetto a Baku non ci sono curve a novanta gradi. In vista della trasferta in Arabia Saudita, il team Sauber punta a riparare in tempo i fondi e le parti del sottoscocca che si sono danneggiati sui durissimi cordoli di Losail, visto che non c'è il tempo materiale in due settimane per costruirne e inviarne di nuovi, come ha spiegato il team manager Beat Zehnder. Anche ad Interlagos, alcuni fondi erano stati duramente danneggiati. Zehnder ha aggiunto che, in Qatar, Giovinazzi il fondo della monoposto di Giovinazzi ha subito urti alla violenza di ben 20 kilo-Newton, ma anche Raikkonen ha avuto modo di fare una dura conoscenza dei cordoli della pista qatariana, veri killer in un tracciato dalle immense vie di fuga, sul quale si stanno però pensando diversi interventi in chiave 2022. ●

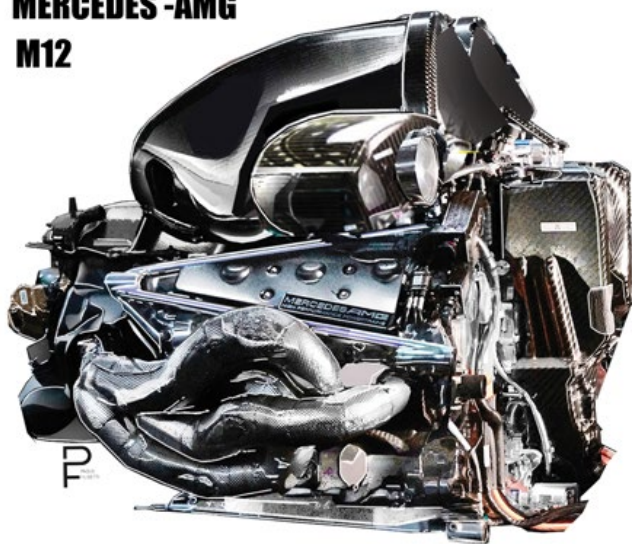
di Paolo Filisetti

Vantaggio Mercedes neutralizzato o no?

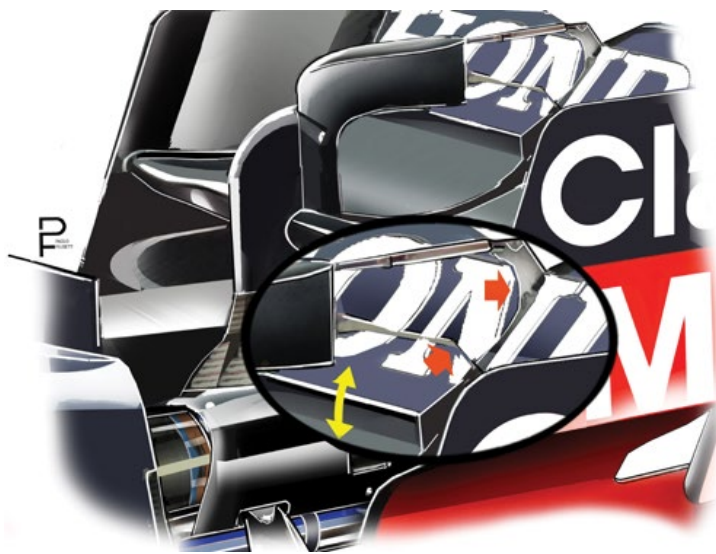
VERSO IL PENULTIMO ROUND DELLA STAGIONE TIENE BANCO UNO DEI TEMI CHE HANNO FATTO DIVIDERE IL PADDOCK E INCENDIATO ANCOR DI PIÙ IL DUELLO TRA LA CASA DELLA STELLA E RED BULL

ECCO L'ALA POSTERIORE W12, COSA CONTESTANO I RIVALI

NON È DATO SAPERE SE EFFETTIVAMENTE L'AERO ELASTICITÀ DELL'AL POSTERIORE DELLA W12 SI STATA UTILIZZATA NELLE ULTIME GARE IN MODO ESTREMO DA MERCEDES. RESTA IL DUBBIO, ESPRESSO DAI TECNICI RIVALI DI UN RITORNO A PRESTAZIONI VELOCISTICHE GIUSTIFICABILI, DOPO LA SERIE DI VERIFICHE TECNICHE EFFETTUATE DAI COMMISSARI A LOSAIL.

In Qatar, le ali posteriori di Mercedes e Red Bull, a vario titolo avevano costituito il pomo della discordia, con la prime ritenuta in determinate condizioni, irregolari, mentre la seconda con ripetuti problemi al DRS, o meglio alla chiusura dell'ala mobile che nelle ultime due gare restava o incompleta, oppure non stabilmente nella posizione di riposo con il sistema non attivo. In entrambi i casi, possiamo dire si sia assistito in Qatar ad un intervento della FIA, in grado forse di fugare i dubbi in merito ad un utilizzo illecito dell'aeroelasticità del profilo principale dall'ala della W12, e nello stesso tempo analizzassero a fondo il problema rimostrato sulla RB16B, concedendo ai meccanici della Red Bull di intervenire prima delle qualifiche con un intervento risolutivo, che allontanasse lo spettro di ripetuti interventi in parco chiuso come avvenuto in precedenza. L'analisi dei dati effettuata dai tecnici della Red Bull ha permesso, sembra, di evidenziare una sorta di neutralizzazione degli effetti prodotti dalla sospettata aero elasiticità dell'ala della W12, nel raffronto con la velocità massima raggiunta dalla RB16B. Non solo, ciò che è ancora più rilevante secondo i tecnici del team di Milton Keynes, è che questo allineamento prestazionale sia stato ottenuto con la propria vettura dotata dell'ala più carica tra quelle disponibili. Infatti, i problemi di mancata chiusura totale del flap mobile, si è scoperto

PU MERCEDES, IL MOTORONE!

IL "MOTORONE", O MEGLIO IL SUO QUINTO ESEMPLARE RITORNA IN ARABIA SAUDITA, SULLA W12 DI HAMILTON. IN MERCEDES SONO CONVINTI SARÀ L'ARMA PER VINCERE LE ULTIME DUE GARE. IN RED BULL NON NE SONO COSÌ CONVINTI.

non dipendessero da problemi legati all'attuatore idraulico del DRS della RB16B, e i cedimenti accusati nell'ultima sessione di prove libere a Losail, derivassero proprio dal rinforzo dei tiranti di collegamento tra attuatore e flap, che in questo modo aveva incrementato la rigidezza della struttura, provocandone il frequente cedimento a causa delle vibrazioni concentrate in quei punti. La mancata chiusura totale del flap o il suo sfarfallamento (buffeting) anche in posizione di riposo, è risultato essere generato proprio dalla scelta del tipo di profilo principale dell'ala. In sostanza, il fenomeno sopra descritto aveva incominciato a verificarsi, con l'adozione di profili più scarichi che determinavano le condizioni aerodinamiche a monte del flap che ne impedivano la chiusura completa, o comunque ne pregiudicavano la stabilità anche con il DRS inattivo. Quanto emerso da questa analisi, giustificherebbe l'ottimismo serpeggiante nel box Red Bull in Qatar, dopo la gara. In pratica, il differenziale velocistico che in Brasile aveva raggiunto i 27kmh, tra la W12 e la RB16B, troverebbe una spiegazione nella concatenazione di elementi endogeni (relativi alla propria vettura) ed esogeni (legati alla vettura avversaria). Come noto in Brasile, Hamilton adottò per la prima volta il quinto esemplare di motore endotermico e ciò fu giustificato in Mercedes come una scelta strategica improntata alla disponibilità di un PU fresca, che dunque non avrebbe sofferto del drastico calo prestazionale che secondo i tecnici di Brixworth ha caratterizzato i loro propulsori quest'anno. Il differenziale di potenza, pare possa essere quantificato in circa venti cavalli, non pochi, ma decisamente non sufficienti per giustificare il differenziale velocistico con i diretti rivali, riscontrato a S.Paolo. Proprio questo dato di fatto inconfutabile, infatti, convinse i tecnici del team di Milton Keynes, a ricercare nella flessibilità anomala del profilo principale dell'ala posteriore della W12, un amplificatore prestazionale. Non è ancora acclarato se la flessibilità all'altezza del bordo di uscita, del profilo principale abbia amplificato realmente la performance velocistica della W12, non essendoci alcuna evidenza ufficiale a dimostrarlo. Ciò nonostante, in Red Bull, tenendo in considerazione la configurazione aerodinamica più carica della propria monoposto, l'effettuazione di controlli serrati alle ali effettuati in Qatar dai commissari, è stato considerato un deterrente ad usi estremi dell'aero elasticità dei profili. In sostanza, la risoluzione del problema al DRS, con l'adozione di un profilo più carico avrebbe costituito la cartina di tornasole, per gli aerodinamici Red Bull, con in testa il direttore tecnico Adrian Newey, per ritenere veritieri i propri sospetti, ergo smascherando a loro dire la soluzione fraudolenta utilizzata dalla Mercedes. La risposta di Mercedes, alle congetture emerse dall'analisi dei dati compiuta da Red Bull, non si è fatta attendere, prima nella persona di Toto Wolff, che ha rimandato al mittente le accuse di irregolarità (ndr. mai ufficialmente dimostrata in verifica), poi da parte di Andrew Showlin il capo ingegnere in pista che ha ribadito che con il ritorno del propulsore numero cinque, quello utilizzato da Hamilton in Brasile, la W12 potrebbe vincere le ultime due gare. Chi ha ragione dunque? Difficile dirlo, sebbene a pelle, proprio le affermazioni di Showlin, suonino fortemente come delle "armi di distrazione" se non di massa. almeno dei diretti rivali.●

FLAP E DRS DELL'ALA POSTERIORE RED BULL RB16B

NON ERA UN PROBLEMA LEGATO AGLI ATTUATORI, NE ALLA ROBUSTEZZA DEI TIRANTI DI COLLEGAMENTO. NELL'OVALE È INDICATO LO SCUOTIMENTO IN ALTO E IN BASSO DEL FLAP. LE FRECCE ARANCIONI INDICANO I DUE TIRANTI DI COLLEGAMENTO DEL FLAP ALL'ATTUATORE DEL DRS LA MODIFICA DI QUESTI ELEMENTI NON AVEVA DATO RISULTATI, COSTRINGENDO IL TEAM DI MILTON KEYNES A RITORNARE ALLA VERSIONE STANDARD. LA SOLUZIONE, INFATTI, È STATA L'ADOZIONE DEL PROFILO PRINCIPALE DELL'ALA CHE NON INDUCEVA IL BUFFETING DEL FLAP.

Incertezza bentornata in F.1

LA VERA NOVITÀ DI QUESTO MONDIALE È L'IMPOSSIBILITÀ DI PREVEDERE QUALSIASI EPILOGO. ANDIAMO A SCOPRIRE A CHE PUNTO SONO I CONTENDENTI NEL LORO RUOLINO DI MARCIA

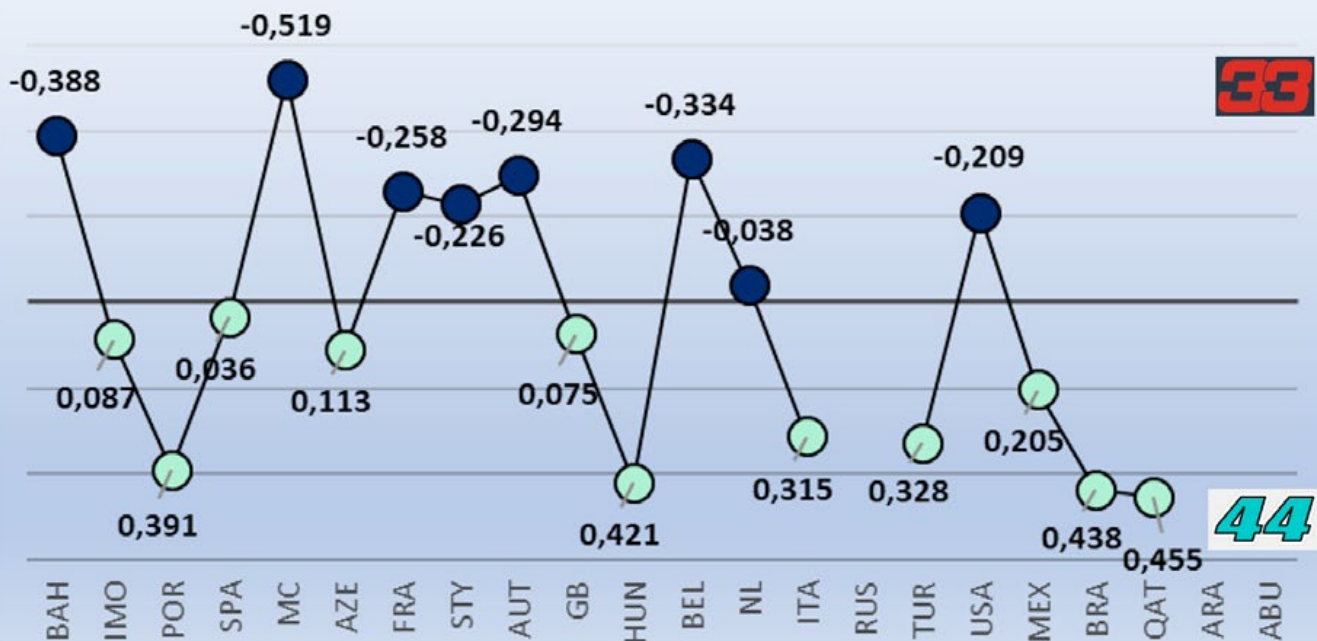
Siamo arrivati quasi in fondo al più emozionante Mondiale di F.1 degli ultimi anni. Mancano ancora le due tappe nel Middle East e avremo il responso definitivo dei due titoli in palio. Era da un sacco di anni che non arrivavamo alle ultime curve nella più totale incertezza di chi avrebbe portato a casa le coppe più grandi. Solitamente, a questo momento dell'anno tutti gli allori erano già in bacheca e i team – chi più, chi meno – erano più concentrati sugli sviluppi per la stagione successiva che sulla competitività immediata. Invece, fortunatamente per noi appassionati e addetti ai lavori, questo è stato, sì, un campionato lunghissimo, ma altrettanto emozionante e vivo.

I due galletti in fuga, Verstappen e Hamilton, se la stanno giocando a colpi di sciabola. Attori protagonisti di una guerra sportiva, tecnica e psicologica che vede coinvolti tutti gli eserciti di Red Bull e Mercedes, a cominciare dai loro generali. Perché anche la lotta per il titolo Costruttori è in estremo equilibrio.

Lo avevamo già scritto qualche settimana fa su queste pagine che la battaglia sarebbe stata fino all'ultima curva e, soprattutto, senza esclusione di colpi. Non ci eravamo sbagliati. In queste ultime gare abbiamo assistito ad attacchi frontali, a colpi più o meno bassi, a polemiche e piagnistei.

VERSTAPPEN vs. HAMILTON
DIFFERENZA PUNTI NELLA CLASSIFICA PILOTI

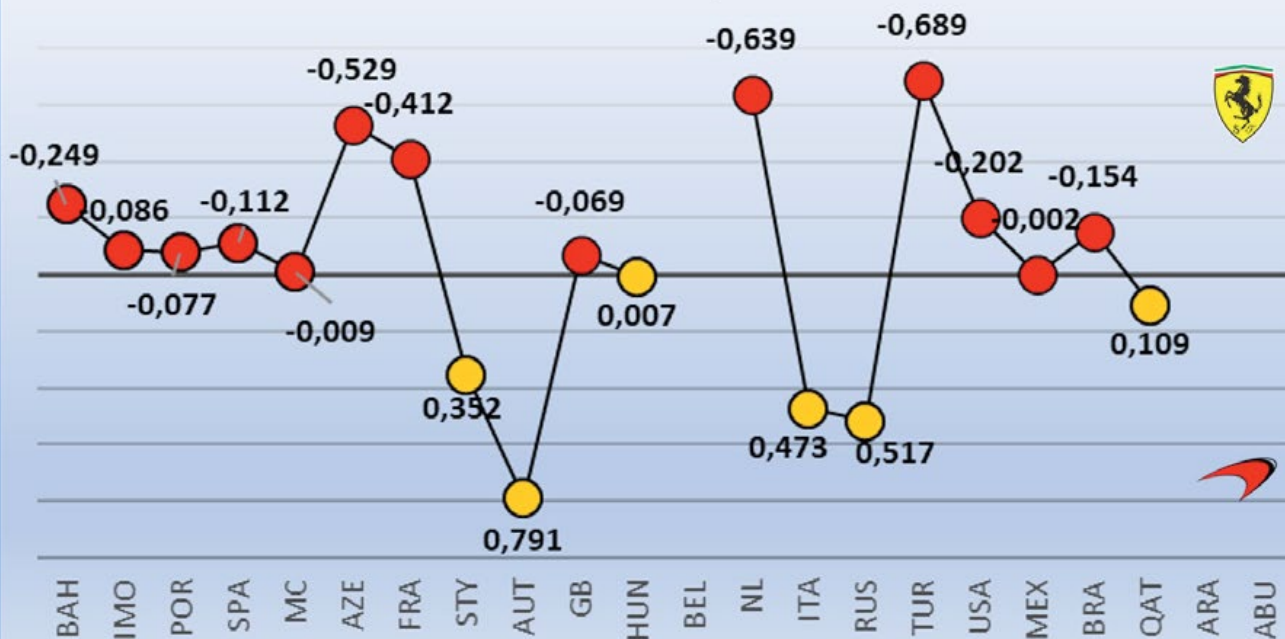
BAH	IMO	POR	SPA	MC	AZE	FRA	STY	AUT	GB	HUN	BEL	NL	ITA	RUS	TUR	USA	MEX	BRA	QAT	ARA	ABU
-7	-1	-8	-14	4	4	12	18	32	8	-8	-3	3	5	-2	6	12	19	14	8		

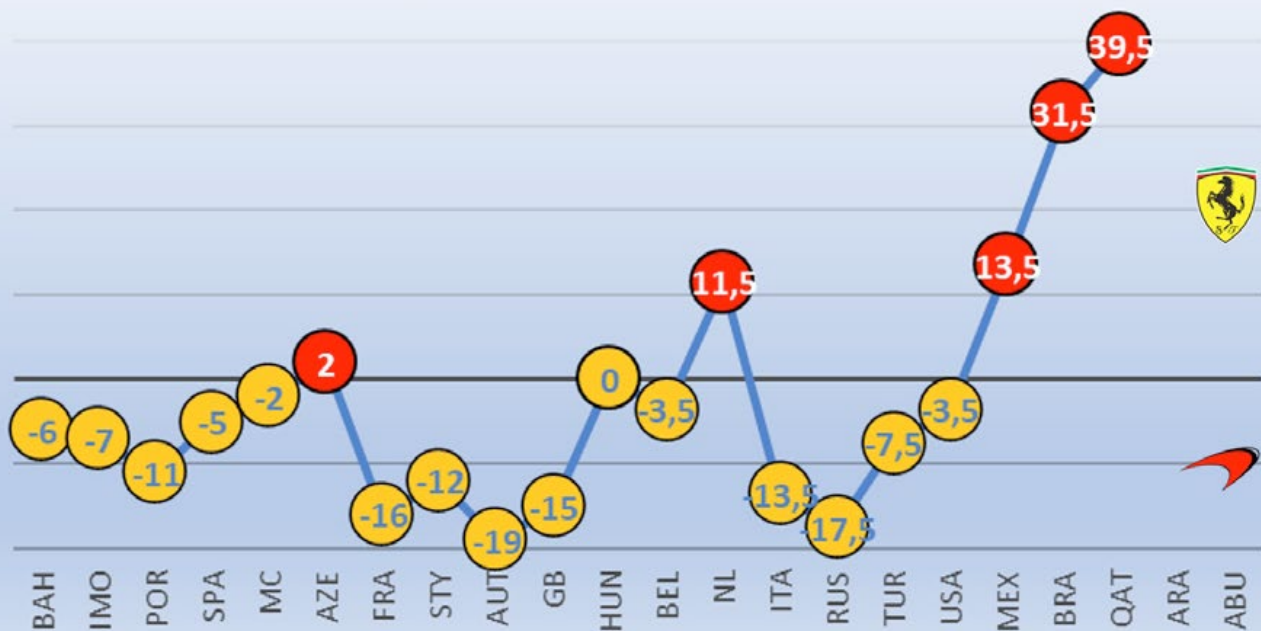
33
44

In pista e fuori. D'altra parte la posta è alta. Ed è chiaro che entrambe le squadre mettano in campo tutte le armi possibili per tentare di criccare in qualsiasi modo la solidità degli avversari.
La Mercedes non ha più quella superiorità assoluta a cui erano abituati a Brackley. Ma non ha nessuna intenzione di scendere dal trono. La Red Bull, dal canto suo, vuole coronare l'enorme lavoro che l'ha riportata al vertice. E poi ci sono quei due al volante, due top driver assoluti che finalizzano sempre al 120% il lavoro preparato a casa, una spanna al di sopra di tutti gli altri. Due "animali di gara", ognuno col proprio stile e carattere, mai comunque propensi a mollare un centimetro prima dell'avversario.
Nell'ultimo nostro debriefing avevamo lasciato Hamilton a condurre di soli due punti la lotta mondiale contro Verstappen, dopo alternanze di leadership in un quadro di equilibrio pressoché perfetto. Dopo, l'olandese è andato in fuga con un crescendo che l'ha portato fino a 19 punti di margine. Uno strappo che sembrava definitivo, come quelli di Pantani sul Galibier. Eppure Lewis ha suonato l'Hammer Time trascinando i suoi a quella "remuntada" che sembrava quasi impossibile. Ed oggi, a due Gp dal termine, i punti di vantaggio di Max sono solo più 8. Non certo pochi, ma nemmeno rassicuranti vista la competitività ritrovata dagli uomini di Brackley. Negli ultimi cinque appuntamenti infatti, Hamilton è sempre stato davanti all'olandese in qualifica (ok, in Brasile è stato poi retrocesso per l'irregolarità dell'alettone, come sappiamo bene). E' un fatto che ultimamente le potenzialità della Red Bull nel giro secco si sono incrinate ed è chiaro che – in un simile stato di equilibrio di classifica – partire davanti dà quel quid di vantaggio che un pilota come Lewis difficilmente si lascia sfuggire. E se allunghiamo lo sguardo su Abu Dhabi – ultima gara di campionato – nelle ultime sei edizioni ha sempre vinto chi è partito dalla prima casella in griglia. In sostanza, otto punti di margine non sono poi tanti…
Va comunque sottolineato che la W12 di Hamilton non è più quel missile che scorreva fluido su amichevoli binari. E' tutto l'anno che Lewis deve lottare col volante per rimediare alle reazioni spesso scomposte di una vettura che non gli consente più di percorrere le curve con la rassicurante e tanto redditizia omogeneità. E' tutto l'anno che la Red Bull è superiore in quella che noi chiamiamo efficienza in curva – parametro di sintesi che mette insieme le qualità aerodinamiche con quelle telaistiche e valuta lo sfruttamento del grip messo a disposizione dagli pneumatici. Una superiorità in curva che mediamente si è aggirata intorno all'1% e che nei circuiti tortuosi o con curve "importanti" ha consentito a Verstappen di fare la differenza. Poi però nei circuiti ci sono anche i rettilinei e lì, da sempre, la Mercedes è stata più efficiente, grazie ad una power-unit ancora più brillante dell'Honda e ad una efficienza aerodinamica migliore. Con un'efficienza in rettilineo mediamente migliore di circa il 4% Lewis ha potuto tenersi dietro Max negli ultimi tre round in Messico, Brasile e Qatar. Ma è tutto l'anno che è così.

CONFRONTO A TUTTO CAMPO
Sopra, Hamilton e Vertappen studiati in parallelo in qualifica. A sinistra, eccoli, analizzati nelle rispettive progressioni in classifica a punti

BEST FERRARI vs. BEST MC LAREN
DISTACCO IN QUALIFICA

-0,249 -0,086 -0,077 -0,112 -0,009 -0,529 -0,412 0,352 0,791 -0,069 0,007 -0,639 0,473 0,517 -0,689 -0,202 0,002 -0,154 0,109

BAH IMO POR SPA MC AZE FRA STY AUT GB HUN BEL NL ITA RUS TUR USA MEX BRA QAT ARA ABU

Con buona pace di Christian Horner che ha alzato il polverone con maliziose punzecchiature per recenti velocità ritenute anomale degli avversari. Sono stati infatti gettati nella mischia anche gli organi di controllo tecnico, com'era prevedibile. Come sempre (e giustamente), tutti stanno giocando nelle aree grigie del regolamento e – in virtù delle proprie conoscenze "al limite" o oltre – tentano di colpire potenziali infrazioni tecniche degli avversari. Solitamente si fa nell'ombra. Quest'anno no.
Perché, come dicevamo prima, la guerra è guerra e nessuno vuole fare prigionieri.
Comunque le nostre analisi confermano che sul dritto la Mercedes è sempre stata più efficiente. E se ad Abu Dhabi, come dicevamo prima, conta parecchio partire davanti, l'impressione è che nel prossimo appuntamento in Arabia – tracciato inedito dove nessuno ha riferimenti se non simulazioni – l'efficienza in rettilineo conterà parecchio. Il che ci porta nuovamente a dire che gli otto punti di Max non sono una garanzia.
Insomma, il rapporto di forze è ancora davvero molto equilibrato dopo una continua alternanza di leadership. Era infatti già successo a metà stagione che Verstappen fosse andato in fuga. Dopo la doppia trasferta austriaca aveva guadagnato un gap su Lewis di ben 32 punti, dilapidato poi però in due sole uscite successive. Ora stiamo rivivendo una scena simile. Con il dettaglio – tutt'altro che trascurabile soprattutto in prossimità del traguardo – che chi rimonta ha un boost psicologico potentissimo che, al contempo, si trasforma in zavorra nella testa e nei muscoli di chi stava andando in fuga ma, pur continuando a spingere come prima, vede l'ombra alle spalle diventare sempre più grande.
Già, perché oltre agli aspetti puramente tecnici e sportivi, contano (e molto) quelli psicologici. Max ostenta grande serenità e sicurezza. Ma, sinceramente, noi non ci crediamo nemmeno un po'. Abbiamo imparato a conoscerlo bene e non può essere davvero tranquillo. Non ha mai guidato una vettura così performante e sa di avere tra le mani un'occasione importante. Ha un talento smisurato. Ha acquisito quella consistenza che gli mancava "da giovane". Eppure "quell'altro" non gli si schioda di dosso. Sempre lì. Anzi, si avvicina di nuovo.
Come dicevamo qualche settimana fa, i dettagli fanno la differenza e saranno determinanti anche in questi due shot finali. Dettagli tecnici e sportivi del team e quelli caratteriali e psicologici dei due fenomeni al volante. Ed è su quest'ultimo tema che, sinceramente, non vediamo equilibrio tra le due parti.
A San Paolo – se vogliamo essere intellettualmente onesti senza farci annebbiare dal tifo – Max è stato graziato nonostante avesse "alzato i gomiti" in faccia a Lewis. Non si è voluto comminare una penalità, forse per evitare di soffiare sul fuoco e anche perché, alla fine, il risultato sportivo era andato nella direzione coerente con i rapporti di forza visti sul campo. Ma la penalità ci stava eccome.
In ogni caso, è stato l'ennesimo segnale di come

QUEL TERZO POSTO CHE FA SUDARE
Ecco la sfida tra Ferrari e McLaren (per il terzo posto nella classifica Costruttori) analizzata ai raggi x: sopra, riguardo al distacco in qualifica e, a destra, nella differenza punti

il ragazzo non abbia assolutamente messo in archivio quella sprezzante aggressività che ha costellato spesso le sue imprese. I suoi tifosi lo amano anche per questo. Eppure secondo noi è un suo grosso limite che sporca la sua lucidità agonistica. Ed abbiamo quindi la forte sensazione che quell'ostentata sicurezza sia piuttosto una maschera rigida di chi sa già che, in qualche modo, il suo avversario lo passerà o lo terrà dietro. Ecco appunto, in qualche modo…

Le regole sono regole. E i "gomiti alti" o, peggio ancora, la mancanza di rispetto ne devono restare fuori. Che piaccia o non piaccia. E bene faranno gli organi preposti al controllo sportivo a non mollare di un centimetro sul rigore.

Tanto lo sappiamo. Chi vincerà lo farà per un'incollatura, come dicono nell'ippica. Un dettaglio. E saranno polemiche infinite che ci accompagneranno per tutta la pausa invernale.

Una tempesta di "se" e "ma" con la quale i perdenti cercheranno di sporcare in tutti i modi un titolo che sarà – e dovrà essere – meritato. L'essenziale è che tutti – e quando diciamo tutti intendiamo in primis chi guida – stiano dentro il recinto delle regole.

Non sarebbe la prima volta che il finale si decide con un duello rusticano, non facciamo certo le verginelle. Ma ci piacerebbe molto che questo splendido Mondiale non si chiudesse così.

Purtroppo quei "gomiti alti" di Max ci lasciano pensierosi. Ma speriamo di sbagliarci.

C'è poi un altro duello che ci appassiona in questo finale mondiale. Oddio, "appassionare" magari non è proprio il verbo corretto, visto che dalla Rossa ci aspettiamo doverosamente qualcosa di molto meglio… Però, per ora ce la facciamo bastare. Ecco, diciamo così. Ebbene, qualche settimana fa avevamo analizzato sempre su queste pagine il duello Ferrari–McLaren commentando che la Classifica Costruttori non rispecchiava fedelmente la competitività espressa dalla SF21 in qualifica. Avevamo evidenziato come alla domenica Sainz e, soprattutto, Leclerc non raccogliessero i frutti seminati al sabato. E ci eravamo espressi con una certa fiducia per il futuro imminente che, se fosse stato virtuosamente dipinto e esente da macchie, sarebbe stato sicuramente positivo.

Ebbene, in queste ultimi cinque weekend, a Maranello non hanno più sbagliato nulla, in relativo alla McLaren, così come quest'ultima non ha sempre espresso il meglio come in precedenza. Al sabato la Ferrari ha continuato sul ritmo del predominio conquistando una posizione in griglia migliore della McLaren nel 70% delle qualifiche. Poi però alla domenica la raccolta punti è stata altrettanto fertile. Ed è un fatto che – partita dallo svantaggio di 17,5 punti di due mesi fa – ora la Rossa conduca questa partita con ben 39,5 di margine. E questa – a due tappe dalla fine – è una fuga vera. Inammissibile anche solo pensare che dopo gli ultimi 600 km di Jeddah e Abu Dhabi la Rossa non sia sul terzo gradino del podio. Certo, in questo mondo mai sottovalutare gli avversari e gli eventi, ma ci mancherebbe ancora che ci toccasse assistere ad un finale diverso… ●

Addio, Frank ultimo sognatore

LA SCOMPARSA DEL FONDATORE DELLA WILLIAMS RENDE DOLCE ONORARE COLUI CHE HA INIZIATO DAL NULLA GESTENDO UN GARAGE E POI GIRANDO L'EUROPA CON UN FURGONE PER PIAZZARE RICAMBI. MA A 27 ANNI ERA GIÀ IN F.1 E A 38 HA FATTO VINCERE IL PRIMO MONDIALE AD ALAN JONES, DANDO VITA A UNO DEI MARCHI PIÙ PRESTIGIOSI E VINCENTI DEL CIRCUS

di **Mario Donnini**

Frank Williams si è spento lo scorso 28 novembre, a 79 anni. E ricordarlo ripercorrendone la storia è come sfogliare il libro delle favole e andare a vivere quella di un sognatore caparbio, intelligente e fortissimamente determinato. Uno che affronta, sconfigge, supera - o riesce ad ammansire - uno dopo l'altro gli impicci del destino, le bestie più nere che la vita può infliggere, tipo solitudine e povertà dalla nascita, la morte dell'amico più caro Courage e, sul più bello, la tetraplegia, divenendo

SI È SPENTO A 79 ANNI IL COSTRUTTORE INGLESE VINCITORE DI 9 TITOLI MONDIALE COSTRUTTORI E 7 CON I SUOI PILOTI, PER UN TOTALE DI 114 TRIONFI NEI GP. UNA STORIA ASSOLUTAMENTE UNICA E DA FILM, LA SUA, SEGNATA DA UNA PARTENZA BACIATA DALLA SOLA PASSIONE E DA UNA REALIZZAZIONE IN GRADO DI SUBLIMARE LE SUE TANTE CAPACITÀ, CON CAPARBIETÀ E GENIO GESTIONALE SENZ'ALTRO AL TOP

TANTA GAVETTA E MOLTISSIMI TRIONFI
Sopra, Alan Jones con la Williams Fw07, il primo a cogliere l'iride piloti nel 1980 con una monoposto di patron Frank. A destra, eccolo con Arturo Merzario ai tempi della Iso-Marlboro e, in basso, saltare un rail a Monza, da puro atleta

e restando grande all'interno della sua unica, vera e immensa passione della vita: l'automobilismo da corsa e segnatamente la Formula Uno.
Il primo a conoscerlo tra gli uomini del Circus iridato, nella Londra degli Anni '60 è Ermanno Cuoghi, classe 1935, di professione giovane meccanico e al tempo tra gli artefici dell'operazione Scirocco F.1. Sentiamolo, Cuoghi, perché la sua è una testimonianza preziosa di un Frank ancora acerbo, giovanissimo e struggente: *«Al tempo non potevo rendermi conto di certe cose incredibili, ma in seguito, con quello che viene definito il senno di poi, ho capito d'essere stato testimone di cose da far cadere la mascella. Di fronte alla nostra officina, ossia alla sede della Scirocco, a un chilometro o poco più da Piccadilly Circus, c'era un piccolo garage di un ragazzo ventenne, molto appassionato e piuttosto squattrinato, che si chiamava*

Frank Williams. Costui si dilettava a cercare di preparare una Fiat V8 e insieme a lui c'era tutta una schiera di monelli curiosissimi, tra questi il futuro pilota Piers Courage. E costoro, Frank e Piers su tutti, venivano a guardare noi che lavoravamo sulle Scirocco F.1, scrutandoci con occhi sognanti, ammirati, estasiati, quasi a volerci dimostrare che quella che per noi era una piccola realtà per loro veniva percepito come un immenso sogno».

Viaggio nella preistoria

Oh yes, ogni storia ha una preistoria. Quella della Williams in F.1 comincia nel 1969, quando il 27enne patron Frank, già pilota di F.3 con scarso successo e novello team manager, schiera una Brabham Bt26 blu scuro proprio per Piers Courage, il co-sognatore capace di attirare l'attenzione di Cuoghi.

Nel 1970 la monoposto è una De Tomaso 505, con la quale lo sfortunato Courage trova la morte tra le fiamme, nel Gp d'Olanda a Zandvoort, mandando patron Frank nella disperazione.

Il '71 scorre senza acuti con una March per Pescarolo, l'anno dopo è la volta della partnership con l'azienda di modellini Politoys, che finanzia con 40.000 sterline la Fx3. Una mezza catastrofe.

Il '73 vede Frank ancora legato a capitali italiani, con Piero Rivolta - dell'Iso-Rivolta -, e pure la Marlbro, con John Clarke come tecnico e la consulenza di Gianpaolo Dallara. Ma i risultati da urlo continuano a latitare. Nel 1974 arriva Merzario, guerresco reduce dalla Ferrari. Il 1975, anno in cui le monoposto vengono per la prima volta siglate Fw, Laffite coglie uno strepitoso 2° posto al Gp di Germania, che assicura a Frank Williams un posto nella Foca, l'associazione dei Costruttori inglesi, e un premio di 5500 sterline, vitali per la sopravvivenza del team.

RIFONDAZIONE AGONISTICA
La Williams come team rinasce nel 1977 e come Casa l'anno dopo, sopra. In alto, Regazzoni coglie la prima vittoria per Frank in F.1, in Gran Bretagna 1979

PILASTRO DEL PADDOCK
Sopra, Frank Williams a inizio Anni '80 a colloquio con Carlos Reutemann. In alto, eccolo in un'immagine assai più recente, in cui si mostra divertito

Amicizia alla Temporada

Proprio Arturo Merzario è una delle figure chiave, oltre che il primo pilota davvero importante, dopo l'amico Courage, a dare fiducia al giovane patron: *«Il Frank lo conobbi alla Temporada di F.2* - racconta Arturo -, *quando lasciai la Tecno per la sua March. Porto Alegre, Brasile. Temporada d'inizio Anni '70. In Europa è inverno e noi a correre si va in Sudamerica. Fatto sta che io con la Tecno della Iris non mi trovo bene, perché i Pedrazzani schieravano macchine buone solo per Regazzoni e Cevert, così quando questo inglese che parla italiano mi chiede di disputare la corsa per lui gli dico sì. Di pilota aveva Pescarolo, che portava i soldi della Motul ma non era contento, così provò me: con quella vecchia March arrivo nella top six e gli faccio incassare un po' di premi in denaro che gli fanno un gran comodo. Perché il Frank era povero davvero, con una storia alle spalle da romanzo di Dickens. Non aveva una lira, faceva miracoli. In F.1 gli altri team manager si vergognavano persino di salutarlo. Ma era bravo, caparbio, geniale. Riusciva a spaccare in sei il centesimo. Lo reincontrai nel '74, manager della Iso, sempre pieno di sogni e senza soldi. Era diventato mezzo italiano e c'era chi lo chiamava "Franco Guglielmi". Andavamo forte, insieme, specie in prova, ma il materiale non era fresco. A un certo punto per parargli il culo gli pagavo anche i conti d'albergo, sennò non s'andava avanti. Il risultato è che nell'anno e mezzo che ho corso per lui non ho visto una lira e alla fine mi sono stufato e l'ho piantato. L'anno dopo, il 1976, Frank ha ceduto parte del team a Walter Wolf, che a stagione iniziata mi ha voluto per cercare di qualificare quella monoposto recalcitrante. Patrick Head a quel tempo era il ragazzo di bottega di Harvey Postlethwaite. Fu Wolf a saldarmi i rimborsi mancati che avevo con Frank, che a fine '76 fu estromesso dalla squadra, e tutto andò a posto. Gli stipendi arretrati, però, non li ho mai più rivisti. Nel 1985 ho incontrato Frank Williams, affermato team manager, a Montecarlo e sono tornato sul discorso, ma lui mi ha risposto:* "Tu mi parli della vecchia Williams, che è morta. Ora c'è solo quella nuova, nata nel 1977". *Capita l'antifona? Ma il tempo è la miglior medicina* - conclude Merzario -, *e ora mi uniscono al Frank solo dei bei ricordi. In fondo gli ho sempre voluto bene e credo che abbia meritato tutte le cose belle che ha avuto dalla vita».*

«E ricordati, è un uomo partito dal nulla, non bisogna pensare all'approdo da Sir - prosegue Merzario -. *In poche parole non so neanche se i suoi genitori li abbia mai frequentati... lo hanno allevato gli zii».*

Il vostro incontro in F.1 a fine 1973 resta comunque un bel momento catalizzatore perché con poco fai tanto, no? *«Per me è un momento delicato. Ho appena rotto con la Ferrari e devo riorganizzarmi la vita. A inizio inverno volo in Inghilterra e provo la Brm a Silverstone, perché mi vuole Lord Stanley. Lì incontro l'italiano Lucio Bruschi, un emigrato che viveva a Reading, vicino l'aeroporto di Heathrow, a due passi da Ronnie e Barbro Peterson, da John Watson e, appunto, da Frank Williams. È lui a dirmi che il Frank vuole farmi provare la sua F.1, che al tempo si chiamava Iso. Okay, perché no. Giro con questa monoposto a Silverstone e dico chiaro che a me il musone non piace perché dà beccheggio, voglio il musetto coi baffi e altre varie cose tipo la Ferrari B3. Lui mi ascolta e dice sì. Insomma, ci entusiasmiamo, così coinvolgo la Marlboro e l'ingegner Dallara per la macchina nuova e nasce la Iso Marlboro Fw03. Una evo della De Tomaso con cui aveva corso nel 1970 Courage, che morì in Olanda: il primo progetto indipendente di Williams in F.1. Torniamo a noi: prima di Natale, nei test a Le Castellet stacchiamo il 3° tempo, con tutti i team presenti e l'affare s'ingrossa, perché presento al Frank due tipi mica male: La Fratta e Segalini della Personal e questi mollano 30 milioni di lire».*

Il 1974 parte bene ma finisce male. Molto male

L'inizio di stagione è promettente, perché nelle qualifiche del Gp del Sudafrica la Iso-Marlboro è sorprendentemente terza: *«Altro che terzo, ero primo, in pole. Solo che il "diesse" rosso Montezemolo telefona a Enzo Ferrari e gli dice:* "Il "Piccolo" - *cioè io* -, *in prova ha fatto il miglior tempo, ma con i cronometristi abbiam messo a posto le cose". Capito? E vabe', in gara poi sono sesto. Il mio solo arrivo a punti prima di Monza, dove giungo quarto, il resto è una mitragliata di ritiri. E sai perchè? Perché i pezzi di ricambio erano finiti, anzi, non erano mai cominciati: il motore si teneva con lo spago e sapevamo che ovunque dopo poche tornare la macchina si sarebbe rotta. No, non eravamo arrabbiati, ce la prendevamo a ridere. La vita era bella per entrambi, in fondo. Per me, per*

Frank, che era sicuro di mettere insieme il pranzo con la cena grazie all'aiuto della futura moglie, un'onesta professoressa, e per i suoi meccanici, che vivevano in una roulotte nel giardino di casa sua e si spostavano nei Gp europei a bordo di un ex autobus di linea».
Tanto per avere un'idea, qual era il vostro accordo economico?.. *«Nessun segreto: avevamo pattuito 70mila sterline per la prima stagione e alla fine ne ho prese 18mila a rate, facendogli causa».*

Un'altra cocente delusione nel 1975
Fatto sta che per il 1975 il sodalizio tra Frank Williams e Arturo Merzario prosegue come se niente fosse. Col senno di poi la cosa sembra strana. Qual era la molla che aveva reso di nuovo elastica e allgra l'unione? *«La molla aveva nome e cognome: si chiamava Walter Wolf. Il miliardario austro-canadese aveva scoperto la F.1 a Silverstone, per il Gp di Gran Bretagna 1974. Ce l'aveva presentato l'ingegner Dallara come un vecchio e affezionato cliente Lamborghini, uno da trattare bene e così andò. Fatto sta che in quel weekend Wolf capì quanto eravamo messi male, gli facemmo pena e il lunedì successivo ci portò alla Cosworth per regalarci due motori. Poi si ripromise di dare una mano alla squadra. Ora penso sia chiaro che continuai nel 1975 con il Frank non perché fossi scemo, ma perché era entrato in ballo Wolf, uno che il quattrino lo faceva girare».* Sì, d'accordo, però... *«Però ci furono problemi. Primo, perché Wolf mica spendeva e spandeva. Secondo, perché la nuova Fw04 si rivelò catastrofica. Ci corsi solo in Spagna e poi stagione bruciata. Eppure credevo ancora in Frank e lui continuava ad avere pendenze con me...».*

Il punto più basso
E arriviamo al 1976. *«Lì si decide di rimaneggiare la Hesketh e di creare la 05, un'altra mezza apocalisse: il telaio torceva e non ne voleva sapere d'andare, tanto che mi chiamarono a metà stagione, come salvatore della patria, perché la macchina faceva fatica a qualificarsi. Arrivai incazzato nero, perché avevano preso Ickx, uno che costava caro, quando io mi accontentavo di meno. Cominciai col Nurburgring e fu lì che salvai Lauda. Poi si facevano piani per il 1977, Wolf mi voleva nella squadra rifondata, ma Frank puntava su Schectker. Alla fine, fui licenziato e poco dopo Wolf mandò via anche Williams. Solita storia, presi solo il 50% dei soldi, sfanculai il Frank e mi tenni come ricordo i suoi assegni postdatati e cabriolet. Ma lui è stato, era ed è un grande. Un caparbio, un volitivo destinato a sfondare e ci riuscì solo quando gli arrivarono i soldi degli arabi. Soldi veri. Ha meritato il successo e questo è stato solo il racconto senza veli del suo inizio. Adesso che non c'è più mi viene da ripensare con tanto rimpianto a quando eravamo giovani, senza una lira e felici. E credimi, il bello della vita è questo».*

SENNA, LA FERITA PER SEMPRE APERTA
Ayrton Senna a Imola 1994 trova purtroppo la morte in uno schianto causato dal cedimento del piantone dello sterzo della sua Williams. Una ferita che per sempre darà dolore a patron Frank

La rinascita di Frank e della Williams
Il 28 marzo 1977 Frank Williams può considerarsi un uomo finito. Oppure uno che deve cominciare tutto daccapo. È la solita vecchia storia del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, ma Frank affonda la cannuccia nella metà colma.
E giunge a Didcot in compagnia di sei persone, una delle quali si chiama Patrick Head. Un tecnico che vanta esperienze in Lola e alla corte di Ron Tauranac, ma che in vita sua non ha mai disegnato una F.1 tutta intera. *«Al nostro arrivo nella nuova officina* - ricordava Frank - *i muri erano sporchi e da rifare. Abbiamo pulito tutto, siamo veramente ripartiti da zero».*
È l'atto di nascita della Williams Grand Prix Engineering, un drappello di pazzi squattrinati e sognatori, al cui confronto l'Armata Brancaleone sembra un corpo d'elite. Due mesi dopo, l'8 maggio 1977, il folle gruppuscolo schiera una March privata al Gp di Spagna, col belga Patrick Neve alla guida.
Una cifra equivalente a duecento milioni di lire la porta lui, altri duecento li sgancia la Saudia Airlines, una compagnia di volo araba.

La pista araba
Le occasioni che cambiano la vita a volte si presentano nottetempo e sottotraccia. Poco prima, in una notte brava da night club, tra un drink e uno spogliarello, Charlie Crichton Stuart, ex pilota di F.3, nobi-

luomo scozzese e factotum della squadra, incontra per caso un alto esponente - ehm, in incognito -, della famiglia reale saudita. Bevi un bicchierino a bancone, guarda una sculettata sul palco e il discorso va sulla Formula 1. Su una squadra tutta da rifondare con idee nuove.
Una stretta di mano, uno scambio di biglietti da visita e il viaggio nel sogno comincia. La Fly Saudia entra nella partita.
È la svolta. Ci prenderà sempre più gusto e il piano d'investimenti diventerà quinquennale, col coinvolgimento di un pool di sponsor che spaziano dalla Tag del giovane Mansour Ojjeh, alla sterminata - nel senso di vasta -, famiglia Bin Laden.
I conti, al tempo segretissimi, li svelò poi alla lira Frank Williams medesimo: *«Parliamo di 400 milioni di lire il primo anno, il '77, un miliardo e 320 milioni nel '78, 3 miliardi nel '79, 5 miliardi di lire nel 1980, in un piano che in quattro anni fila dritto dal nulla al titolo iridato. Senza mai pensare al mio conto in banca, ma solo a investire nella squadra»*.
Leggere questi dati ora è come ripassare una lezione di storia, ma a fine '77, quando il piano viene esposto nei dettagli al pilota australiano Alan Jones, rassomiglia tanto ai farneticanti propositi di conquista che il cattivo di turno in un film di James Bond esprime contemplando il mappamondo.
Davanti a sé, a Didcot, Frank Williams non ha il globo terracqueo, ma solo la faccia cicciotta di Alan Jones. Se c'è un uomo che al tempo viene considerato più fallito di Frank, beh, è proprio lui.
Pochi mesi prima, dopo la vittoria al Gp d'Austria con la Shadow, è stato a Maranello, ricevuto dal Drake, e ha firmato un'opzione per la Ferrari. Poi più nulla. Anzi, solo un *«Sorry, non se ne fa niente»*.

GRANDE AGITATORE DI UOMINI
Sopra, Frank con Mario Theissen ai tempi della partnership con la Bmw e, più a destra, in un suggestivo primo piano. A lato, Jerez 1997, nel giorno dell'ultimo mondiale Piloti vinto dalla Williams grazie a Jacques Villeneuve, capace di avere la meglio sulla Ferrari di Michael Schumacher, in una gara culminata con una toccata tra i due e la vittoria di tappa della McLaren di Hakkinen. In basso, Senna davanti a tutti nelle prime fasi del tragico Gp di San Marino 1994

Frank & Alan risalgono e sfondano

Al loro primo incontro, Williams e Jones hanno ciascuno un piano B. Ecco quello di Frank Williams: *«Se Jones dice di no, provo con Gunnar Nilsson e Jochen Mass»*. E quello di Jones: *«Per me l'unica alternativa è Don Nichols della Shadow, che mi deve ancora lo stipendio della stagione 1977. Una prospettiva agghiacciante»*.
Alan parla anche con Patrick Head, per due ore. Vede i disegni della nuova monoposto, la Fw06, e non aspetta un minuto di più. Una stretta di mano segna l'esecutività del piano A. Suo e di Frank Williams. Per il quale Jones è l'uomo del destino.
Se le cose prima di succedere stanno scritte da qualche parte, lui ne è la dimostrazione. Perché Jones nel 1970 è giunto squattrinato dall'Australia, per dividere un mini-appartamento col connazionale e fraterno amico Brian McGuire. Fatto sta che McGuire sei anni dopo è il primo a portare al successo una Williams di F.1 nella gara minore Shellsport a Thruxton, il 12 settembre 1976, trovando poi la morte proprio in quel fondamentale 1977 in un incidente nel warm-up di un'altra corsa Shellsport, a Brands Hatch.
Adesso, guarda tu le coincidenze, l'uomo della speranza è Alan Jones, alter ego del compianto Brian e, incredibilmente, somigliante come una goccia d'acqua a Patrick Head.

Nasce la Williams vincente

Andrà alla grande. La Williams nel '78 si consolida, nel '79 si afferma - vincendo con un immenso Clay

Regazzoni, quasi quarantenne, il suo primo Gp a Silverstone -, e nell'80 esplode. Cogliendo il titolo piloti con
Jones e il trofeo Costruttori. I primi di una lunga serie, a oggi ferma al 1997. Sette i mondiali piloti, nove i centri tra i Costruttori. Un'epoca aurea, con Head pronto a farsi affiancare al timone tecnico da Frank Dernie, dall'81 all'88, da Enrique Scalabroni, nel biennio '89-'90 e dal geniale Adrian Newey dal '91 al '96.

Rimodellamento continuo

La squadra rinata nel '77 e poi ogni volta nei decenni rifondata, rimodellata da patron Frank, si muove con una filosofia di fondo che per almeno trent'anni resta, di base, un nucleo coerente.
In testa, l'assenza di voli pindarici in favore della massima razionalità progettuale. Il lavoro innanzitutto. Sostanza e sobrietà piuttosto che glamour. Efficienza assoluta, verticismo esasperato, rispetto delle gerarchie - la diarchia Williams-Head è un dogma -, contenimento quantitativo del personale e gli utili concepiti prioritariamente come fonte d'inve stimento. Di più. Proprietà della squadra mai parcellizzata - fino alla cessione finale -, con quote cedute poi in parte solo a Patrick Head, piloti intesi come accessori. Plasmabili, cazziabili e intercambiabili, piuttosto che primedonne. Partnership tecnologiche prive di facoltà d'ingerenza nelle scelte del team e cura maniacale del rapporto con gli sponsor.

Il credo di Frank

La struttura anteposta all'individuo, insomma, postulato da cui deriva il corollario che vuole per Frank il titolo Costruttori più importante e appetibile di quello piloti. Tanto che nessuno nella storia è riuscito a vincere più di un titolo correndo per la Williams. Strano ma vero. Princìpi forti, che comportano conti salati. E saldati senza batter ciglio. Il mondiale perso nel 1981 da Reutemann, reo di uno sgarro in Brasile

AIUTATO IN F.1 DALLA FIGLIA CLAIRE
Sopra due tra le ultime apparizioni di patron Frank in F.1. Nell'altra pagina, eccolo con la figlia Claire che lo ha surrogato negli ultimi anni di gestione di famiglia della Williams e in compagnia di Pastor Maldonado, il quale in Spagna 2012 coglie quella che ad oggi resta l'ultima vittoria iridata del marchio

al sacro caposquadra Jones. Quello sfumato nel 1985 - non a caso l'anno del gravissimo incidente stradale che costringe all'immobilità Frank Williams -, per un errore di gestione al box. La collaborazione con la Honda andata a pezzi a fine '87 per non aver voluto assumere Satoru Nakajima come secondo pilota. Il licenziamento del neo-iridato Nigel Mansell a fine '92, fotocopiato a fine '96 per Damon Hill.

La tragedia Senna

Ma è la morte di Ayrton Senna nel crash di Imola al Tamburello il 1° maggio 1994 a segnare per sempre l'esistenza di Frank Williams, che da allora farà portare alle sue vetture gli adesivi della Fondazione voluta e intitolata ad Ayrton, quasi a ribadire un legame inscindibile di una storia che avrebbe meritato ben altri sviluppi in pista, tra trionfi e reciproca stima. Ma tra le pieghe del destino e del piantone dello sterzo della Williams di Senna, evidentemente, c'era scritto qualcosa di diverso.

Gli anni del tramonto

La rottura traumatica con la Bmw, a fine 2005 segna la fine del periodo in prime time, sia per l'uomo Frank che per l'omonimo team.
No, neppure i proverbiali pasticci creativi nelle soste ai box, l'addio Renault a fine '97, i purgatori coi motori Judd ('88), Mecachrome ('98-'99) e Cosworth (2006), la morte in corsa di Ayrton Senna, a Imola nel '94, il processo infinito ad essa collegato e la successiva metamorfosi della F.1 da club di piccoli "racer" a palcoscenico globale dei grandi Costruttori mondiali, hanno scalfito lo stile Williams o mai messo in pericolo la sopravvivenza della squadra. Che, strada facendo, qualche tocco di elasticità lo acquisisce eccome, Assumendo a fini di lucro come tester l'inguardabile Karthikeyan nel 2006 o dando il posto al figlio di Nakajima, Kazuki, per compiacere Toyota, a vent'anni dalla rottura di principio con la Honda.

L'ultimo e l'ultima di un'epoca

Ma guardando a ciò che conta davvero, sono sciocchezze. Perché all'inizio del nuovo millennio la Williams è la vera superstite, tra le colonne storiche del Circus, a poter vantare un capitale ancora tutto in mano ai suoi fondatori, reduce solitaria di quell'epoca che Enzo Ferrari definiva propria dei "garagisti assemblatori".
Paradossalmente una delle poche al cui timone il Drake oggi si sentirebbe a suo agio, priva com'è di chilometrici consigli di amministrazione. E questo, ovvio, è un argomento da pazzi sognatori.
L'ultimo lampo vittorioso per Frank Williams è datato 2012 con la clamorosa affermazione di Pastor Maldonado al Gp di Spagna.
Il 2012 è anche l'anno in cui, in aprile, Claire, figlia di Frank, entra a far parte del consiglio di amministrazione della società, prendendo il posto del padre e svolgendo il ruolo di responsabile di comunicazione e marketing.
L'anno seguente è promossa a vice team principal, continuando a occuparsi principalmente della gestione commerciale della scuderia, salvo divenire in breve il vero punto di riferimento del team, mentre Frank, sempre più indebolito, rende definitivo il suo passo indietro.
Tra pochi alti e non rari bassi Claire Williams porta avanti la squadra fino al settembre dello scorso anno, quando ne cede le redini segnando di fatto l'uscita della famiglia Williams dalla F.1 - ma non il nome né il marchio -, dopo oltre mezzo secolo di permanenza segnata da nobile continuità.

Una vita per le corse

Quanto a patron Frank, tetraplegico dal marzo 1986 a seguito di un incidente stradale nel tratto dal circuito di Ricard all'aeroporto di Nizza, la vita è tutta una caparbia sfida per trasformare i sogni che gli svolazzavano in testa ai tempi della Swingin' London in concretissime realtà e rileggendo l'ordito del suo vissuto, lui sembra esserci riuscito perfettamente.
E ancora oggi fa male al cuore pensare che al momento del crash che lo costrinse all'immobilità il Costruttore era il più salutista, atletico e instancabile runner del Circus, amando alzarsi alla cinque di mattina per macinare chilometri e chilometri a piedi, a vivificando un fisico segaligno e guizzante.
E forse è stata proprio la sana, sperimentata e esercitatissima costituizione fisica, a permettergli di resistere ed arrivare fin qui.
Giammai arreso, solo un passo indietro rispetto alla ribalta e, adesso sì che possiamo dirlo, per niente dimenticato e per nessun motivo al mondo, da qui in poi, neppure lontanamente dimenticabile. ●

1980
WILLIAMS
FW07 FORD

1981
WILLIAMS
FW07B FORD

1987
WILLIAMS FW11B
HONDA

1992
WILLIAMS FW14/B
RENAULT

1994
WILLIAMS FW16
RENAULT

1996
WILLIAMS FW18
RENAULT

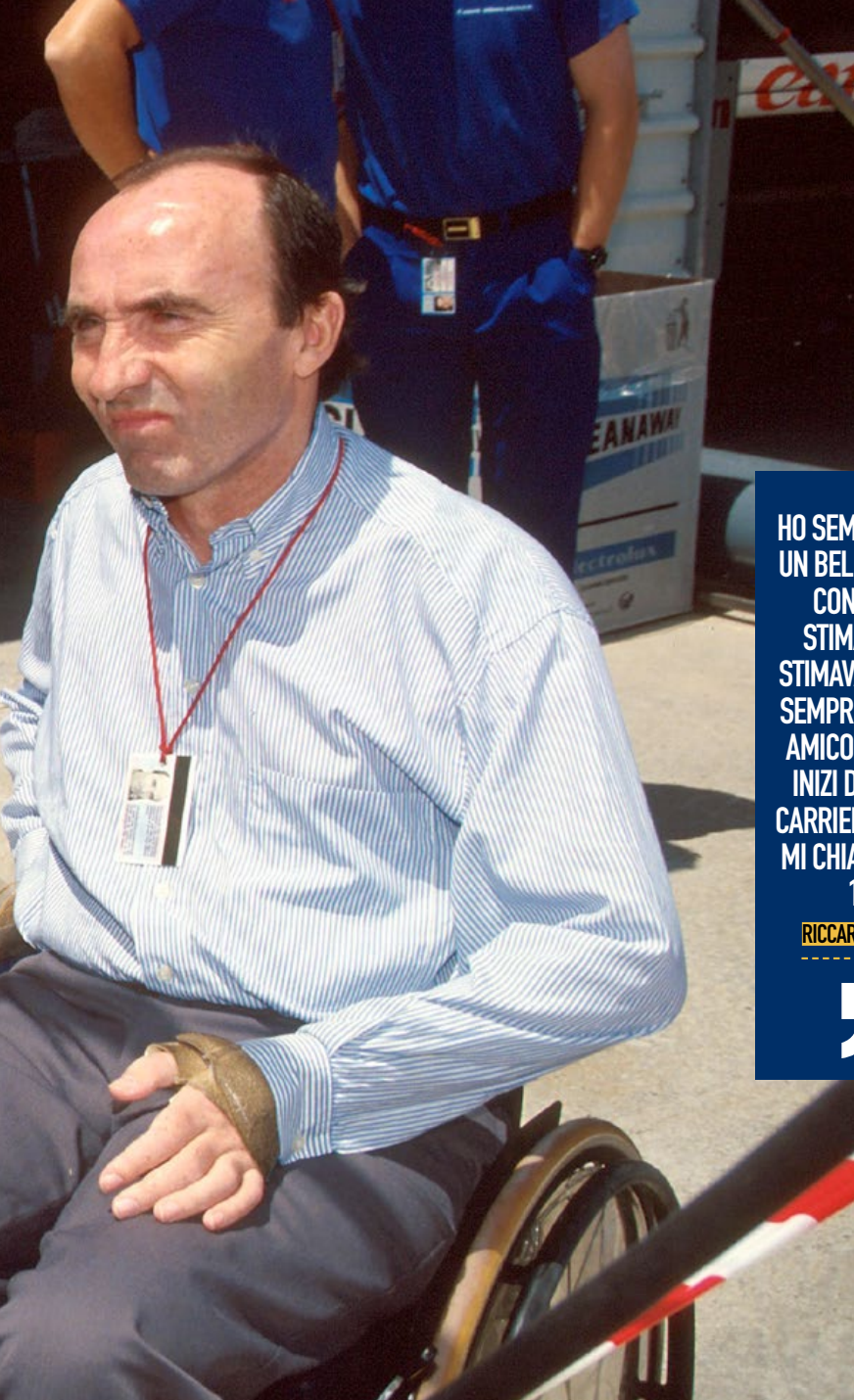
1986
WILLIAMS
FW11 HONDA

1993
WILLIAMS FW15C
RENAULT

1997
WILLIAMS FW19
RENAULT

Williams
l'Italia nel cuore

RICCARDO PATRESE RICORDA: «FRANK AVEVA UNA PREDILEZIONE PER GLI ITALIANI. PARLAVA BENINO LA NOSTRA LINGUA. AVEVA UNO SPIRITO LATINO. SI ARRABBIAVA SE PARLAVO IN INGLESE CON LUI»

di **Alberto Sabbatini**

UNA BELLA STORIA DI UN GRANDE RAPPORTO

Riccardo Patrese e Frank Williams storia di un grande rapporto. Con il team inglese, il padovano ha corso ben cinque stagioni (dal 1988 al 1992) e ha conquistato la vittoria in 4 Gp

Riccardo Patrese ha appreso della scomparsa di Frank Williams mentre è a casa in convalescenza, dopo un intervento all'anca e pianifica la stagione agonistica del figlio Lorenzo. La tristezza gli vela per un attimo la voce mentre ricorda il suo grande patron degli anni eroici. Patrese ha corso 256 Gran Premi di Formula Uno, uno dei recordman fra i piloti per longevità agonistica. Pochi hanno raggiunto le sue 17 stagioni di F.1. Ma fra tutti i team attraverso cui è passato nella sua lunga carriera, a due squadre Patrese è sempre stato legato più di ogni altra: la Brabham di Bernie Ecclestone e la Williams di sir Frank. Specialmente la Williams è la squadra che gli è rimasta nel cuore. Non soltanto perché con il team inglese ha corso ben cinque anni (dal 1988 al 1992) ed ha conquistato 4 Gran Premi di Formula Uno. Ma anche perché con l'intera squadra Patrese ha stabilito per tanti anni un sodalizio felice. Era amico personale di Frank Williams; era stimato, rispettato e portato in palmo di mano da Patrick Head, socio fondatore e mente tecnica della squadra, che stravedeva per lui.

Per cinque lunghi anni Riccardo ha portato in corsa una Williams, per 81 volte ha preso il via di altrettanti Gran Premi con una monoposto di Grove collezionando un 2° posto nel mondiale Piloti (nel 1992) e due 3° posti (nel 1989 e 1991) e complessivamente 24 podii. Altri piloti hanno vinto di più con la Williams, ma Riccardo è stato uno dei piloti più longevi della squadra (soltanto Mansell e Ralf Schumacher hanno disputato più Gp di lui con quella monoposto) e soprattutto è il corridore che ha legato meglio con la squadra. Quello che ha sempre avuto il miglior rapporto con sir Frank e con il suo socio Patrick Head.

> **HO SEMPRE AVUTO UN BEL RAPPORTO CON LUI. LO STIMAVO E MI STIMAVA. FRANK È SEMPRE STATO UN AMICO FIN DAGLI INIZI DELLA MIA CARRIERA QUANDO MI CHIAMÒ A FINE 1977**
>
> RICCARDO PATRESE

- Si può dire che fossi amico di Frank Williams?

«Assolutamente sì. Ho sempre avuto un bel rapporto con lui. Lo stimavo e mi stimava. Frank è sempre stato un amico fin dagli inizi della mia carriera quando mi chiamò a fine 1977...».

- Come il 1977? Ma non sei arrivato da loro nel 1987?

«Certo, ma già nel 1977, dopo il mio primo anno in F.1 con la Shadow, lui mi aveva proposto un ingaggio per la stagione successiva, il 1978. Il team era giovane, aveva difficoltà economiche ma aveva appena stretto una sponsorizzazione con le linee aeree saudite e Frank voleva ingaggiare me e Alan Jones. Tutti e due avevamo guidato la Shadow quell'anno ma eravamo in ballo per correre con la Arrows, che era nata da alcuni uomini fuoriusciti dalla Shadow. Io e Jones speravamo di accasarci o con l'una o con l'altra, per cui entrambi tentennammo quando Frank Williams ci propose di andare con lui. Poi successe che la Arrows scelse me. E Alan Jones, che si trovò appiedato, ripiegò su Williams. Ed è stata la sua fortuna perché negli anni successivi la squadra di Frank costruì una monoposto molto competitiva e Jones vinse il titolo mondiale nel 1980. Chissà... A volte mi chiedo: se avessi invece accettato quella prima proposta di Williams? La mia carriera avrebbe certo preso una piega diversa».

- Poi com'è che tornasti di nuovo alla Williams a fine 1987? Tra l'altro a fine stagione, una cosa inedita in F.1.

«Quell'anno ero alla mia seconda stagione di ritorno con la Brabham di Ecclestone. Ma il team era un po' agli sgoccioli: Bernie meditava di venderlo. Non ci aveva ancora detto niente ma tirava un'aria difficile. Un giorno, verso fine stagione, Williams aveva bisogno di un pilota per un collaudo che il team doveva svolgere a Imola. Sai com'è, fra inglesi si davano sempre una mano; Bernie rispettava molto Frank. Così Ecclestone mi prestò alla Williams per quel test. Ci trovammo subito in sintonia io e la nuova squadra. C'era un'atmosfera positiva. Mi piaceva quel team.

QUELLE STAGIONI TRIONFALI
Sopra Patrese in azione con la Williams nella stagione 1992: un'annata trionfale con la vittoria del Mondiale Costruttori e i primi due posti della classifica piloti a Nigel Mansell e a Riccardo

E così a novembre Ecclestone, che ormai era sempre più propenso a cedere la Brabham e voleva garantire un futuro alla gente che lavorava con lui, mi svincolò per farmi correre con la Williams addirittura l'ultimo gran premio di quella stagione, in Australia, perché Mansell si era fatto male alla schiena al GP precedente. Era la monoposto che aveva appena vinto con Piquet il titolo mondiale ma il team aveva perso il motore Honda turbo per l'anno successivo: avremmo corso con l'aspirato Judd e c'era da impostare un progetto tutto nuovo. Patrick Head contava molto su di me per i collaudi. Da quel momento sono stato un pilota Williams per cinque anni. Li ho aiutati a sviluppare le sospensioni attive e ho aiutato il team a conquistare il mondiale Costruttori nel 1992».

- Com'era Frank Williams come persona?

«Era un uomo schietto. Sapeva conquistarti con le parole. Infatti ebbe un grande successo nella F1 di quell'epoca perché sapeva trovare e persuadere gli sponsor a finanziarlo. A me piaceva molto il suo essere diretto nei discorsi. Senza fronzoli. Era molto trasparente, non ha mai lasciato spazio a equivoci nei discorsi e questo lo apprezzavo. Diceva sempre le cose come stavano. L'ho considerato un amico. Con lui ho sempre avuto un rapporto schietto, anche se a volte duro. Perché, proprio come Bernie Ecclestone e tutto quel giro di persone che hanno fatto grande la F1 di una volta, quelli erano uomini tenaci. Gente che si è fatta da sé. Uomini per cui sì l'amicizia va bene, ma prima vengono gli affari. Anche Frank era così».

- Però ci andavi d'accordo. Forse più di Mansell che era inglese ma ci ha litigato a ripetizione...

«Sai, Frank Williams aveva una predilezione per gli italiani. Parlava benino la nostra lingua perché negli anni Sessanta aveva fatto affari in Italia e aveva imparato a capire e farsi capire. Poi anche se era inglese, aveva uno spirito latino. Pensa che si arrabbiava quando parlavo inglese con lui: voleva dialogare in italiano. Voleva perfezionarsi nella nostra lingua. Gli piaceva parlare italiano. Mansell invece ci ha litigato forte per questioni economiche. Dopo il titolo mondiale del 1992 voleva più soldi e si sono lasciati».

- Però amicizia o no, non ti ha mai favorito per il mondiale. In quel 1992 potevi giocarti il titolo contro Nigel invece ti hanno costretto a fare gioco di squadra.

«Ricordo benissimo un episodio. Eravamo a Magny

Cours, al GP di Francia del 1992. Più o meno a metà stagione. Io venivo da una lunga striscia di podii e qualche ritiro mentre Mansell aveva vinto molti GP fino a quel momento. Lui era in una condizione perfetta perché si sentiva più a suo agio di me con la Williams del 1992, quella a sospensioni attive, mentre io avevo gradito di più quella passiva dell'anno prima. In ogni caso fino a quel momento ero arrivato quasi sempre alle sue spalle in gara per cui il campionato era ancora aperto. Quel giorno eravamo fermi in griglia prima della ripartenza perché c'era stata una spruzzata di pioggia forte che aveva fatto sospendere la gara dove io ero in testa. Prima del via Patrick Head, mio amico ed estimatore, si mette in piedi davanti alla mia macchina e via radio mi dice nel casco: "Riccardo, forse non hai capito una cosa. Noi quest'anno abbiamo deciso che il mondiale lo vince Nigel. È stato stabilito così a inizio anno". *Io gli dico:* "Scusa ma che dici? Abbiamo la macchina più competitiva fra tutti, potremmo giocarcelo tra noi senza rischi di perderlo". *E lui mi ripete:* "Sì, è vero ma la decisione del team è che vinca Nigel. Qualsiasi cosa tu faccia, vincerà lui il titolo».

- E tu cos'hai fatto allora?

«Sono partito in testa poi dopo un po' ho rallentato per farlo passare alzando platealmente il braccio. In modo che tutti vedessero e capissero».

- Questo non ha incrinato il tuo rapporto con Williams?

«Beh, lì sono stato molto plateale. Ma mi ero arrabbiato. D'altronde ero un professionista e dovevo rispettare il volere del team. Il contratto che avevo firmato con loro diceva: gli interessi della squadra sono al primo posto».

- Però a fine di quel 1992 ti hanno mandato via…

«Assolutamente no! Le cose stanno diversamente. Mansell ha vinto quel mondiale e l'anno successivo, per volontà della Renault, sarebbe arrivato Prost. Ne ero al corrente. Secondo te chi avrebbero appiedato per fare spazio a Prost? Il campione del mondo in carica o me che ero giunto secondo? Avevo capito che non c'era più spazio per me in Williams nel 1993 così mi sono affrettato a trovarmi un posto altrove. Ho firmato per la Benetton e sono diventato compagno di squadra di Schumacher. Poi è successo che Mansell ha litigato con Williams per motivi economici e Frank un giorno mi ha chiamato per dirmi: Riccardo, siamo pronti a rifirmare con te il contratto! Io però mi ero già impegnato. A quel punto ho provato a svincolarmi, sono andato a parlare con Alessandro Benetton che era il capo del team e lui però mi ha convinto a restare dicendomi che c'erano grandi progetti attorno a me. Sarei stato essere il loro uomo di punta per sviluppare la macchina. Mi sono fatto lusingare dalle sue parole e sono rimasto. Ho fatto male perché Briatore da metà stagione ha cominciato a criticarmi pesantemente ed il rapporto è cessato dopo un solo anno».

- Quando è stata l'ultima volta che hai visto Frank Williams?

«Quattro anni fa, quando ho partecipato a Silverstone ai festeggiamenti per il 40° compleanno della Scuderia. Quella volta Frank era ben presente e lucido. Abbiamo parlato a lungo. La sua scomparsa mi rende triste. Immagino come fosse giù in questi ultimi anni della sua vita quando ha dovuto rassegnarsi a cedere la proprietà dell'azienda».

- Come ti spieghi il declino recente della Williams?

«La squadra ha sempre ruotato attorno a Frank e Patrick Head. Williams, nonostante la difficile condizione di handicap che viveva da tanti anni, è sempre stato il motore del team. Perché era una persona forte, tenace, volitiva e che seguiva con passione quel che aveva creato da nulla. Finché il duo Frank Williams-Patrick Head ha tenuto le redini della squadra, il team ha continuato a mietere successi nonostante le tante difficoltà. La forza della squadra era il gruppo che Williams e Head avevano formato. Loro due erano davvero complementari: Frank bravo a tenere le redini della società, convincere le persone e trovare finanziamenti; Patrick costruiva buone macchine. Insieme sapevano circondarsi delle persone giuste e in gamba: primo fra tutti Adrian Newey. Poi quando Frank per motivi di età e stanchezza ha dovuto passare la mano alla figlia Claire, la sua spinta propulsiva nel team è venuta meno ed è iniziato il declino». ●

HO VISTO FRANK PER L'ULTIMA VOLTA QUATTRO ANNI FA. QUELLA VOLTA ERA BEN PRESENTE E LUCIDO. LA SUA SCOMPARSA MI RENDE TRISTE

RICCARDO PATRESE

Garagista ma con grande rispetto

DANIELE AUDETTO RACCONTA: «ANCHE ENZO FERRARI STIMAVA WILLIAMS PER LA GRANDE PROFESSIONALITÀ , DIGNITÀ E CORAGGIO NEL FARE IL SUO MESTIERE»

di **Alessandro Bucci**

La morte di un monumento al motorsport come Frank Williams provoca una precisa reazione in ogni singolo appassionato di corse del pianeta. Genera tristezza soprattutto da parte di chi l'ha conosciuto e ha condiviso buona parte del cammino. È il caso di Daniele Audetto che racconta: *«Per me è stato un amico oltre che un pioniere da seguire con ammirazione. Le gesta di Frank sono note al grande pubblico soprattutto per quanto concerne i Campionati del Mondo vinti (16 in totale), ma non sempre vengono ricordati gli sforzi e i sacrifici che Williams ha dovuto compiere sin da giovanissimo per avverare il suo sogno»*. Una vita, quella di Frank, complicatasi estremamente con il tragico incidente stradale mentre era di ritorno da Le Castellet in quel maledetto 1986. *«Nonostante il drammatico incidente Williams ha sempre tenuto le redini della scuderia in prima persona sino a quando ha potuto, conducendo anche le riunioni* - commenta Audetto - *Inizialmente sembrava che l'incidente avesse compromesso ogni chance di competizione per Frank, ma nonostante la tetraplegia il cervello ha continuato a funzionare molto bene. La Williams F1 era una sua creatura e, potendo contare su un cervello sopraffino e una grandissima forza di volontà, Frank ha sempre lottato come un leone. Le sue condizioni di salute erano complicatissime: Williams aveva un assistente che doveva alzarlo ogni tanto per farlo respirare, perché i polmoni non funzionavano bene. Frank parlava sottovoce e lo ascoltavamo attentamente in religioso silenzio, perché quello che diceva era sempre importante non solo per l'esperienza, ma anche per la passione che esprimeva. Nel motorsport il lavoro spesso è molto duro e non sem-*

IL MITO DELLA F.1
Williams, Piccinini, Ecclestone: una foto che riassume un'epoca e rilancia il mito di una F.1 che sapeva generare passione

pre si è ricompensati adeguatamente per gli sforzi profusi. Anche quando non vinceva, tuttavia, Williams era sempre in prima linea. Frank era davvero geniale, non dimentichiamo che fu tra i primi a portare uno sponsor arabo nel Big Circus». Audetto s'è poi lasciato andare a ricordi molto lontani nel tempo, quando lui e Frank Williams erano avversari nel Big Circus: *«Prima dell'incidente Williams era un grande atleta dotato di ottimo fisico. Quando ero alla guida della Ferrari Frank faceva correre ragazzi giovani* (come Renzo Zorzi, ad esempio) *disponendo di budget risicati. Ricordo un episodio in particolare a Kyalami nel 1977: si tenne una gara a piedi con primo premio fissato in 5000 dollari. A Frank quella somma serviva per pagare il conto all'albergo nel quale alloggiava durante il weekend di gara e quindi si cimentò nella corsa, vincendo! Un altro aneddoto riguardo il personaggio lo ricollego sempre alle prenotazioni degli alberghi durante la stagione F.1. Frank chiedeva sempre che la sua stanza fosse al piano terra o massimo al primo piano, perché in caso di incendio voleva uscire dalla struttura prima possibile.*
Ogni volta che ne parlavamo scoppiavamo a ridere». Tra le passioni di Williams c'era quella per l'Italia e gli italiani confessa Audetto: *«Il primo successo in F.1 Williams lo ha colto con Clay Regazzoni, svizzero dallo spirito italiano. Frank Williams ha sempre creduto nei piloti italiani e parlava italiano perfettamente, essendo oltretutto poliglotta. Con il nostro Riccardo Patrese Williams ha firmato tanti bellissimi successi registrando una parte importante della sua storia»*. Tra le qualità più importanti di Williams secondo Audetto c'era il saper scegliere collaboratori di talento: *«Frank ha lottato duro nel corso degli anni scegliendo collaboratori validissimi, come il suo principale partner storico Patrick Head che gli diede una grossa mano innalzando il livello aerodinamico/tecnico del team. Anche il Conte Gughi Zanon e Bernie Ecclestone aiutarono molto Frank Williams quando si è trovato in difficoltà. Questo perché era una persona umile, si faceva ben volere e non ha mai disdegnato di ricordare gli anni difficili e le sue origini. Un personaggio realmente stimato e apprezzato in tutto il paddock»*. Sul rapporto tra Frank Williams ed Enzo Ferrari Audetto ricorda che l'ingegner Ferrari soffriva il potere politico dei garagisti britannici (che erano in numero nettamente superiore sul finire degli anni '79), i quali facevano passare regolamenti assolutamente non favorevoli a Ferrari: *«Il team di Maranello lo definirei come l'unico vero costruttore dell'epoca. Il Drake non perdeva occasione per ricordarlo, definendo gli avversari garagisti. La CSI faceva regolamenti che valorizzavano questi ultimi che, solitamente, montavano motore Cosworth. Tuttavia Enzo Ferrari, soprattutto nei confronti di Frank Williams, aveva una grande stima, in particolare per la grande professionalità, dignità, coraggio e competenza con le quali interpretava il ruolo del garagista»*. Viene da domandarsi cosa sopravviva nell'attuale Williams Racing F1 recentemente guidata da Jost Capito. Secondo Audetto la squadra britannica incarna ancora la passione di Sir Frank: *«Lo spirito sopravvive, ma ora siamo in un mondo molto differente rispetto a quello nel quale nacque il team.*
La massima serie ora annovera squadra capitanate da grandi imprenditori impegnati in ingenti investimenti quotati, basandosi sulle tecnologie imperanti e che avanzano. La figura del garagista, inutile prenderci in giro, è pressoché scomparsa in questa epoca di multinazionali che investono in Formula Uno. Le figure di Ken Tyrrell, Colin Chapman e Bernie Ecclestone, solo per citare altri ex grandi garagisti, non esistono più nel Big Circus attuale. Certo, il minimo comune denominatore resta la passione, ma ora sono tutti "industriali e alta tecnologia" come avrebbe detto il Drake. Se non c'è passione la Formula Uno è un mero business e allora tanto vale non entrarci. Mi auguro che i nuovi proprietari della Williams mantengano vivo il buon nome e la grande tradizione della squadra nel tempo». Audetto ha chiosato il proprio intervento sottolineando l'importanza delle gesta compiute da Williams in F.1: *«La scomparsa di Frank ci ricorda una volta di più che tutti noi siamo semplici mortali. Tuttavia è importante ciò che lasciamo su questa terra e quello che ha fatto Frank sarà ricordato per sempre nella storia F1. Mi unisco alle condoglianze alla famiglia Williams, in particolare ai suoi amati figli»*. ●

FRANK WILLIAMS ERA DAVVERO GENIALE, NON DIMENTICHIAMO CHE FU TRA I PRIMI A PORTARE UNO SPONSOR ARABO NEL CIRCUS

DANIELE AUDETTO

Il Circus saluta Sir Frank

TODT: «WILLIAMS LASCIA UN'IMPRONTA INDELEBILE NELLA F.1». DOMENICALI: «È STATO UN VERO GIGANTE DEL NOSTRO SPORT». MALDONADO: «TI RICORDERÒ PER SEMPRE COME IN QUESTA FOTO»

di **Matteo Novembrini**

Sarebbe dovuta essere una domenica tranquilla, di quiete, prima di prendere un bel respiro e tuffarsi nelle ultime due gare del mondiale 2021. Ed invece è arrivata una notizia che gli appassionati non avrebbero voluto sentire. Poche parole, semplici, dirette ma estremamente tristi: Frank Williams non c'è più. Ha lottato per quasi tre giorni, dal ricovero del venerdì fino all'ultimo battito del suo cuore giunto domenica mattina. Ha lottato in un fine settimana, proprio come faceva in un weekend di gara.

Tanta tristezza a Grove

La notizia è arrivata dall'Inghilterra, dalla Williams, che ha lanciato il triste messaggio al mondo dopo essere stata informata direttamente

QUELL'ULTIMO GRANDE BRIVIDO

Gp di Spagna 2012, è festa grande in casa Williams dopo la vittoria di Pastor Maldonado. È l'ultimo successo centrato dalla squadra inglese in F.1. Quel giorno a gioire insieme ai suoi ragazzi c'era anche Frank Williams al settimo cielo per una vittoria arrivata a sorpresa. Alla fine di quella stessa stagione non avrà più un ruolo attivo nel team da lui fondato nel 1977

dalla famiglia di Sir Frank: *«È con una grande tristezza che, da parte della famiglia Williams, il team conferma la morte all'età di 79 anni di Sir Frank Williams CBE, fondatore ed ex team principal di Williams Racing. Dopo essere stato ricoverato venerdì in ospedale, sir Frank se n'è andato serenamente questa mattina, circondato dalla sua famiglia.*
Oggi rendiamo omaggio alla nostra amatissima e ispiratrice figura di spicco. Frank ci mancherà tantissimo. Chiediamo a tutti gli amici ed ai colleghi di rispettare il desiderio di privacy della famiglia Williams in questo momento».
La tristezza a Grove è passata anche attraverso le parole dell'attuale team principal, Jost Capito: *«Il team Williams Racing è molto addolorato dalla scomparsa del suo fondatore Sir Frank Williams. È stato una leggenda e un'icona del nostro sport. La sua scomparsa segna la fine di un'era per il nostro team e per la Formula Uno. È stato un vero pioniere unico nel suo genere, nonostante le avversità che ha attraversato ha portato il nostro team a vincere 16 campionati del mondo, rendendoci una delle squadre di maggior successo nella storia di questo sport. I suoi valori, compresi integrità, lavoro di squadra e fiera determinazione e interdipendenza, restano l'essenza del nostro team e sono la sua eredità, come lo è il nome della famiglia Williams sotto il quale corriamo con orgoglio. I nostri pensieri vanno alla sua famiglia in questo momento difficile»*.
Non potevano mancare poi i saluti di George Russell e Nicholas Latifi, di fatto gli ultimi due piloti messi sotto contratto dalla famiglia Williams. Tramite un tweet, Russell ha condiviso il suo cordoglio: *«Oggi salutiamo l'uomo che ha dato forma alla nostra squadra. Sir Frank era un essere umano davvero meraviglioso e ricorderò sempre le risate che abbiamo condiviso. Era più di un capo, era un mentore e un amico per tutti coloro che si univano alla famiglia Williams Racing e tanti altri»*.
Questo invece il ricordo di Latifi: *«Riposa in pace Sir Frank Williams. Che triste notizia! Una grande perdita per il nostro sport e per la nostra squadra. È stato un onore rappresentare il tuo nome sulla scena mondiale e continueremo a spingere al massimo per riportare la squadra in cima alla griglia»*.

Il ricordo di Domenicali e Todt

Non è mancato il saluto di Stefano Domenicali: *«Stamani Claire Williams mi ha chiamato per informarmi della tristissima notizia che il suo amato padre, Sir Frank Williams, se n'era andato. È stato un vero gigante del nostro sport, che ha superato le sfide più difficili della vita e lottato ogni giorno per vincere dentro e fuori i circuiti. Perdiamo un amatissimo e rispettato membro della famiglia della Formula Uno, ci mancherà immensamente. I suoi incredibili risultati e la sua personalità resteranno impressi nel nostro sport per sempre. I miei pensieri vanno a tutta la famiglia Williams e ai suo amici in questo momento»*. Alle dichiarazioni di Domenicali hanno fatto eco quelle di un altro ex uomo Ferrari, l'attuale presidente della Fia Jean Todt: *«Notizia molto triste. Sir Frank Williams lascia un'impronta indelebile nella storia della F.1. Era un pioniere, una personalità eccezionale e un uomo esemplare. A nome di tutta la comunità della Federazione Internazionale, i nostri pensieri sono con la sua famiglia, i suoi amici e la Williams Racing. Riposa in pace amico mio»*.

Tutto il Circus saluta Frank

Ovviamente il cordoglio è stato immediato e diffuso in ogni strato degli addetti ai lavori del Circus, per un uomo che ha fatto la storia della Formula Uno. Di fronte alla figura di Frank Williams ha regnato sempre una grande ammirazione ed un profondo rispetto sia per la storia sportiva che umana, quella di un uomo fuori dal comune. E nella morte Sir Frank ha avuto l'ennesima dimostrazione di un affetto totale da parte di quel mondo che gli ha reso omaggio un'ultima volta. A cominciare da Zak Brown, oggi a capo della McLaren, squadra con cui la Williams ha condiviso tante battaglie in pista: *«Abbiamo perso un vero eroe delle competizioni e un'ispirazione per tanti al di là del nostro sport. Sir Frank non solo ha creato una speciale eredità in F.1, ma ha mostrato il potere della determinazione umana per superare enormi avversità. I nostri pensieri sono per la sua famiglia e il team Williams»*.
Immediati i saluti di Carlos Sainz, uno dei primi a salutare con un tweet il 79enne britannico: *«Riposa in pace Sir Frank. Ci mancherai. Pensieri e preghiere rivolti a tutta la famiglia Williams»*. Nel corso della giornata di domenica poi si sono susseguiti i messaggi di preghiera e cordoglio, in un commiato lunghissimo da parte del mondo della F.1.
Non poteva mancare il saluto di Pastor Maldonado, che con il successo di Barcellona 2012 resta ad oggi l'ultimo pilota ad essere riuscito a vincere a bordo di una Williams: *«Non possiamo combattere contro i disegni della vita, ma che grande esempio di resilienza ci ha lasciato Frank. Ti ricorderò per sempre come in questa foto* (Pastor e Frank che si sorridono a vicenda quel giorno in Spagna, ndr), *so che per te ne è valsa la pena. Sono orgoglioso di aver fatto parte dei tuoi sogni e di essere stato in grado di darti quella vittoria. Le nostro condoglianze a tutta la famiglia, alla squadra ed ai tifosi»*.
Infine, non poteva mancare il saluto di Nico Rosberg, l'ultima grande scommessa vinta da Sir Frank, che per primo scelse di dare fiducia al figlio d'arte per poi vederlo diventare campione del mondo con i colori della Mercedes. Il tedesco fu lanciato in F.1 da pilota titolare nel 2006, l'anno dopo aver vinto la Gp2. Ed è stato proprio questo l'episodio che Nico ha voluto ricordare nel suo addio: *«Riposa in pace, Sir Frank Williams. Sono debitore a te ed alla tua famiglia. Ti sarò per sempre grato ed i miei pensieri sono con te, Jonathan, Claire e con tutti gli altri membri della tua famiglia. Non dimenticherò mai il momento in cui mi trovavo in piedi accanto a te nel garage a Monza per la F.1 nel 2005 e mentre guardavamo la gara mi hai detto che volevi che fossi io a correre per te nel 2006»*. ●

Ehrlacher è di nuovo Re

DOPPIETTA CUPRA CON AZCONA E HUFF, MENTRE LA LYNK&CO VELEGGIA FINO AL SECONDO TITOLO

di **Fulvio Cavicchi**

Tutto lo lasciava prevedere, e la lotta per il titolo si è conclusa a Sochi esattamente come da copione. La azzurra Lynk&Co del campione in carica Yann Ehrlacher non ha rischiato nulla, sull'asfalto russo freddo e bagnato, e si è limitata a conquistare quello che le veniva lasciato, forte dell'ampio vantaggio con cui si presentava alla tappa finale. Stava a tutti gli inseguitori rischiare il rischiabile per tentare un difficile riaggancio, e come era facile immaginare non ci sono arrivati nemmeno vicini. Quindi sia la corona piloti che quella delle squadre restano nei garage svedesi del team Cyan Racing, e gloria al marchio automobilistico cinese.

Se la lotta per il campionato è stata abbastanza scontata, non lo è stata quella per le singole vittorie, con il tracciato ricavato all'interno del Villaggio Olimpico delle Olimpiadi invernali 2014 che si è rivelato molto appassionante per le gare turismo, almeno con l'asfalto bagnato (che da sempre influisce molto nel rendere le gare emozionanti e non scontate). Una pista così larga che offre tante possibilità di sorpasso, unita a vie di fuga in asfalto che perdonano gli errori e le lotte sportello contro sportello, è sicuramente molto adatta alle vetture a ruote coperte ed ha invogliato lunghi duelli con vetture affiancate per molteplici curve. Ne è stata perfetto esempio la lotta durata praticamente un intero giro in Gara 1 tra Rob Huff e Gilles Magnus (oltre ad essere qualcosa da mostrare ad ogni appassionato di corse).

Nella tappa russa le vetture che hanno svettato sono state le Cupra della ZengőMotorsport e le Audi della Comtoyou, con la Hyundai Elantra N di Jean-Karl Vernay a fare da jolly in quanto unica auto

CLASSIFICHE WTCR

Classifica finale di Gara 1
1. Mikel Azcona (CUPRA Leon Competición TCR), 11 giri in 31'18"657; 2. Jean-Karl Vernay (Hyundai Elantra N TCR) a 1"403; 3. Gilles Magnus (Audi RS 3 LMS) a 2"737; 4. Nathanaël Berthon (Audi RS 3 LMS) a 4"492; 5. Yann Ehrlacher (Lynk & Co 03 TCR) a 6"003; 6. Frédéric Vervisch (Audi RS 3 LMS) a 7"432; 7. Attila Tassi (Honda Civic TCR) a 7"500; 8. Yvan Muller (Lynk & Co 03 TCR) a 8"316; 9. Santiago Urrutia (Lynk & Co 03 TCR) a 9"961; 10. Thed Björk (Lynk & Co 03 TCR) a 13"554; 11. Nestor Girolami (Honda Civic TCR) a 14"116; 12. Norbert Michelisz (Hyundai Elantra N TCR) a 19"602; 13. Luca Engstler (Hyundai Elantra N TCR) a 21"582; 14. Gabriele Tarquini (Hyundai Elantra N TCR) a 22"034; 15. Jordi Gené (CUPRA Leon Competición TCR) a 23"433; 16. Tom Coronel (Audi RS 3 LMS) a 24"781; 17. Bence Boldizs (CUPRA Leon Competición TCR) a 25"740; 18. Kirill Ladygin (Lada Vesta Sport TCR) a 34"196; 19. Mikhail Mityaev (Lada Vesta Sport TCR) a 39"983
Giro più veloce: l'8° di Robert Huff in 2'33"452, alla media di 137,1 km/h

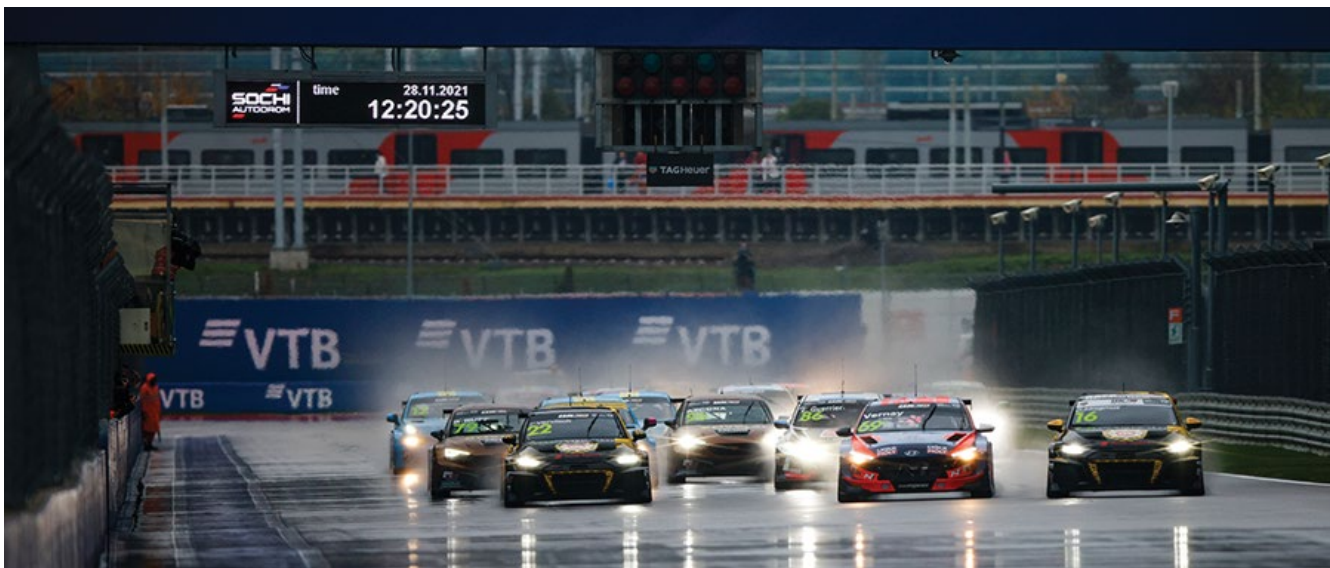
WTCR, Sochi, 28/11/2021
Classifica finale di Gara 2
1. Robert Huff (CUPRA Leon Competición TCR), 13 giri in 38'14"552; 2. Frédéric Vervisch (Audi RS 3 LMS) a 4"563; 3. Nathanaël Berthon (Audi RS 3 LMS) a 5"643; 4. Attila Tassi (Honda Civic TCR) a 7"493; 5. Jean-Karl Vernay (Hyundai Elantra N TCR) a 9"291; 6. Yann Ehrlacher (Lynk & Co 03 TCR) a 9"600; 7. Nestor Girolami (Honda Civic TCR) a 12"944; 8. Norbert Michelisz (Hyundai Elantra N TCR) a 14"070; 9. Tom Coronel (Audi RS 3 LMS) a 16"551; 10. Luca Engstler (Hyundai Elantra N TCR) a 17"868; 11. Thed Björk (Lynk & Co 03 TCR) a 18"421; 12. Jordi Gené (CUPRA Leon Competición TCR) a 30"463; 13. Mikhail Mityaev (Lada Vesta Sport TCR) a 42"790; 14. Kirill Ladygin (Lada Vesta Sport TCR) a 1'07"541
Giro più veloce: il 10° di Robert Huff in 2'33"748, alla media di 136,9 km/h

La classifica Piloti finale dopo 16 gare: 1. Yann Ehrlacher 223 punti; 2. Vervisch 195; 3. Vernay 177; 4. Muller 169; 5. Urrutia 167; 6. Guerrieri 164; 7. Azcona 158; 8. Michelisz 146; 9. Björk 141; 10. Magnus 139; 11. Girolami 131; 12. Tarquini è Berthon 114; 14. Tassi 96; 15. Engstler 86; 16. Coronel 83; 17. Monteiro 75; 18. Huff 73; 19. Gené 10; 20. Boldizs 9; 21. J.Bäckman 2; 22. A.Bäckman 1.

del marchio coreano a stare nel gruppo di testa. I due belgi Frédéric Vervisch e Gilles Magnus hanno davvero guidato alla grande, aiutati da una RS4 LMS che era la più leggera in campo a livello di zavorra e questo su così poco grip rendeva sicuramente più facile il controllo nei lunghi curvoni di Sochi, ma le vetture spagnole di Rob Huff e Mikel Azcona sembravano volare e solamente un erroraccio di un pilota con giusto "un filino di esperienza" come Yvan Muller ha tolto al forte pilota spagnolo un giusto secondo successo. Il francese ha bloccato in staccata mentre il gruppo si stava lanciando per riprendere la seconda corsa dopo i giri di safety car, ed è andato a concludere sia la sua gara che quella dell'incolpevole leader mentre di fatto si era con ancora bandeira gialla esposta! Con anche quella vittoria Azcona sarebbe risalito ancora di più in classifica e poteva anche puntare a portare ben quattro marchi diversi nelle prime quattro posizioni di campionato.
Insomma, anche quella 2021 è stata un'altra annata non facile organizzativamente, con lo sconvolgimento del finale del calendario a causa dell'annullamento della fase asiatica, ma è sicuramente stata davvero molto combattuta e con tanti piloti e Case automoblistiche che si sono alternate per tutto l'anno. Di certo il sistema di Bilanciamento delle Performance non è ancora perfetto, ma i risultati dicono che si sta affinando sempre di più. ●

Ecco il piano per il 2022

PRESENTATO IL CALENDARIO PER LA PROSSIMA STAGIONE, MA MANCA L'ITALIA. VEDIAMO COME SARÀ LA PROSSIMA ANNATA

Anno nuovo, ma abitudini vecchie. Infatti nella settimana che ha portato alla finale russa è stato presentato l'elenco dei circuiti che ospiteranno la Coppa del Mondo turismo nella prossima stagione, e purtroppo si è tornati "alla normalità" del non prevededere gare Wtcr nel nostro paese. Infatti quella di Adria di inizio novembre è stata la prima di sempre in Italia del campionato da quando il Wtcc è passato al regolamento Tcr, e la si è avuta solo perché la pandemia ha fatto saltare tutta la parte asiatica della stagione 2021 e si sono dovuti cercare in tutta fretta circuiti disponibili ad ospitare la serie nelle date previste.
Il prossimo anno si partirà da Most in aprile, per poi spostarsi in maggio sulla novità che sarà lo storico cittadino di Pau, in Francia, e poi sul mitico Nordschleife del Nürburgring. A giugno si correrà all'Hungaroring ed a Motorland Aragon in Spagna, poi sul rientrante cittadino portoghese di Vila Real a giugno e si tornerà a Sochi in luglio, che chiuderà la fase europea. Poi, dopo la lunga pausa per spostare tutto il materiale in Asia, si correrà in ottobre in Corea all'Inje Speedium e poi novembre in Cina, a Ningbo, e finale sullo spettacolare, difficilissimo e veloce cittadino di Macao. ●

2022 COL SOGNO AMERICANO
Nel 2022 Cetilar Racing sbarca negli Stati Uniti per affrontare la serie Imsa. Con Lacorte, Fuoco, Sernagiotto e il nuovo arrivato nel team Rovera sarà al via delle 4 sfide più prestigiose: Daytona, Sebring, Watkins Glen e Petit Le Mans a Road Atlanta

Cetilar Racing yes, we can

NELLA PROSSIMA STAGIONE LA SQUADRA DI ROBERTO LACORTE SBARCA IN IMSA PER DISPUTARE TUTTA LA SERIE ENDURANCE. ANDIAMO A SCOPRIRE RETROSCENA E DETTAGLI DELL'OPERAZIONE

di Dario Lucchese

Yes, we can. Il sogno americano Cetilar Racing prende forma e ha anche un nome altisonante: Imsa Weathertech Sportscar Championship. Nel 2022 la squadra di Roberto Lacorte sbarcherà negli Usa per disputare tutta la serie Endurance, portando al di là dell'oceano lo stile made in Italy. Perché Cetilar Racing è ormai una tradizione, una filosofia legata a doppio filo ad una sfida sempre nel segno dell'armonia di un team tricolore impregnato di valori umani e sportivi. L'impegno del prossimo anno nelle quattro grandi classiche a stelle e strisce, rappresenta il raggiungimento di un ulteriore traguardo. Dalla 24 Ore di Daytona alla 12 Ore di Sebring, proseguendo con la 6 Ore di Watkins Glen e la Petit Le Mans a Road Atlanta, più qualche apparizione in ambito europeo; un programma a tutto spiano nella categoria Gt, con la Ferrari ed il supporto di Af Corse a rimarcare la volontà di mantenere certe sane abitudini. Quella di Cetilar Racing, ancora una volta, sarà un'avventura tutta italiana: vettura (nell'Imsa verrà schierata la 488 Gt3 Evo 2020 numero 47), staff ed equipaggio. Riconfermati alla guida lo stesso Lacorte, Antonio Fuoco e Giorgio Sernagiotto. Con una novità importante, che riguarda proprio la tappa inaugurale di Daytona in programma alla fine di gennaio, dove debutterà Alessio Rovera, fresco campione Wec nella Lmgte-Am e neo pilota ufficiale di Ferrari Competizioni Gt.

Un visionario che non molla mai

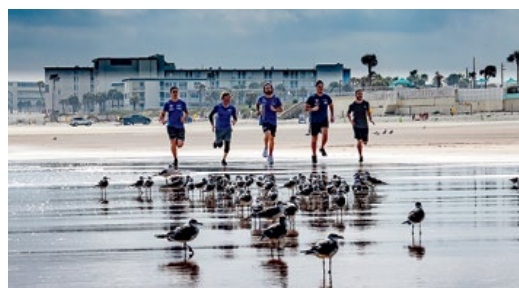
Un visionario. Così i suoi uomini lo hanno definito. Dal mondo delle regate al motorsport. La tempra di chi non molla mai. A 53 anni, Lacorte è la mente di tutto il progetto. Un progetto nato nel 2011, esattamente dieci anni fa, con il nome di Road to Le Mans, sposato fin dall'inizio da Sernagiotto. Dall'esordio nel Campionato Italiano Turismo Endurance al passaggio nelle Sport, prima nel VdeV con una Tatuus Cn2 e quindi nella serie Elms, schierando una Ligier Lmp3. Fino al debutto nella 24 Ore di Le Mans datato 2017, con la Dallara P2 divisa da Lacorte, Sernagiotto e Andrea Belicchi, autori di uno stupefacente nono posto assoluto e settimi di classe. Da allora il team Cetilar Racing ha preso consecutivamente parte a cinque edizioni della gara de La Sarthe (dapprima con il supporto di Villorba e poi appunto di Af Corse), portandola al traguardo quattro volte. Quest'anno è stato il primo in cui la squadra tutta italiana si è presentata al via con la Ferrari 488 Gte. Ma a Le Mans nel 2022 Cetilar Racing non ci sarà. *«Il nostro è solamente un arrivederci. La scelta di prendere parte il prossimo anno alle quattro gare endurance più importanti del campionato Imsa, è motivato dalla grande volontà di vivere da protagonisti una nuova avventura* - ha spiegato Lacorte - *La partecipazione, lo scorso gennaio, alla 24 Ore di Daytona con il prototipo Lmp2, è stata un'esperienza molto bella che si è conclusa con un po' di amaro in bocca e adesso vogliamo riprovarci»*. Quest'anno in Florida l'equipaggio Lacorte-Fuoco-Sernagiotto, completato ancora una volta da Belicchi, si è avviato sesto di classe con

la Dallara, portandosi al comando e rimanendoci quasi ininterrottamente fino a nove ore dal termine, quando un problema al cambio lo ha costretto ad una lunga sosta ai box. E adesso l'avventura nel campionato americano riparte a gonfie vele, facendo seguito a due stagioni piene nel Mondiale Endurance. La prima con la stessa Dallara e quella di quest'anno con la Ferrari. Un 2021 che ha visto Lacorte, Fuoco e Sernagiotto in ballo fino al penultimo appuntamento per il titolo Lmgte-Am e terminato con la pole ottenuta dal primo nel conclusivo round del Bahrain e la vittoria di classe conquistata nella 8 Ore di Portimão dello scorso giugno, che ha fatto seguito al terzo posto messo a segno a Spa. Dopo 32.841 chilometri e quasi 180 ore di gara, il programma Wec adesso si stoppa per concentrare la gran parte degli sforzi negli States.

UNA STAGIONE MOLTO SUGGESTIVA

Dopo due stagioni piene nel Mondiale Endurance, Cetilar si prepara per una nuova avventura nelle grandi sfide dell'Imsa. Una stagione molto suggestiva in un campionato di altissimo livello

La capacità di fare gruppo

The Family man. Una definizione anglosassone di chiara ispirazione cinematografica, che mai come adesso calza a pennello a Lacorte. Imprenditore da un lato, sportivo e trascinatore dall'altro. Capace comunque di fare sempre gruppo con i suoi uomini. L'atmosfera che si respira in casa Cetilar Racing è molto speciale. Tre piloti e tre caratteri diversi che lavorano e convivono in perfetta armonia. Stile anni '70 (a volte anche nel look),

COL SUPPORTO DI AF CORSE

Dopo la partecipazione della passata stagione con un prototipo LmP2 alla 24 Ore di Daytona, la squadra di Roberto Lacorte con il supporto di AF Corse affronta tutta la stagione con la Ferrari 488

Sernagiotto è il grande romantico delle corse. Un ragazzo di 40 anni tondi, che sembra non avere perso la verve di quando si distingueva come uno dei migliori allievi di Henry Morrogh, vincendo tutto nella Formula Ford tricolore. Calato nel suo ruolo al cento per cento e sempre iper concentrato è Fuoco, capace però di scaldarsi al momento opportuno. Cetilar Racing ha portato ovunque anche il calore italiano. Regola numero uno, condividere tutto. Dai viaggi al motorhome, in cui Lacorte e i suoi compagni si improvvisano anche cuochi, alternandosi ai fornelli con Belicchi, il preparatore Alessio Erra, il pr Emanuel Richelmy e la troupe videofotografica, Fabio Taccola e Pierpaolo Lanfrancotti. Un calore davvero unico, che ha coinvolto anche altre squadre, come il Racing Team Nederland e il suo patron Frits van Eerd, con i quali si è instaurato un rapporto di solida amicizia. L'impegno di Cetilar Racing nelle corse si è ulteriormente esteso con il recente accordo siglato con Aci Sport, volto a premiare il migliore dei piloti dello Stage Karting organizzato dalla federazione. Non per ultima la volontà di Lacorte di avere un ruolo attivo nell'ambito della sicurezza sempre nel settore karting, per raggiungere delle soluzioni rapide. Specialmente dopo il serio incidente che qualche mese fa ha visto protagonista ad Adria il figlio Nico, già avviatosi verso una completa ripresa. ●

Gatting tutta artigli

PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA DEL FERRARI CHALLENGE EUROPA È UNA DONNA A VINCERE IL TITOLO. A FIRMARE L'IMPRESA MICHELLE, DANESE PUNTA DI DIAMANTE DELLE IRON DAMES

di **Diego Fundarò**

Non era mai successo che una lady riuscisse a mettere in fila tutti i boys del Ferrari Challenge Trofeo Pirelli Europe, la serie del monomarca del Cavallino con il più alto numero di partecipanti ed allo stesso tempo dove la qualità dei piloti è di maggior livello. Ci è riuscita Michelle Gatting, danese ormai da tre stagioni coinvolta nel programma FIA Women in Motorsport e punta di diamante delle Iron Dames più volte a podio in ELMS con la Ferrari 488 GTE del team Iron Lynx. Essendo tra loro la più giovane e, come dice il suo Team Principal Andrea Piccini, la più "cattiva", Michelle nel 2020 ha deciso di mettersi in proprio nel Ferrari Challenge; e lo ha fatto alla sua maniera, andando a podio fin dalla gara del debutto a Imola e cogliendo il primo successo alla sua terza apparizione, in Gara 1 a Misano. Il titolo europeo 2021 è così arrivato come logica conseguenza, dato che affrontando la stagione completa ha potuto mostrare anche una bella costanza di prestazioni, con tre vittorie (Gara 1 a Monza e doppietta a Spielberg) e una serie di piazzamenti a podio che le hanno garantito il titolo continentale fin da Gara 1 dell'ultimo appuntamento stagionale al Mugello. Ed è proprio a titolo assicurato che l'abbiamo incontrata, appena scesa dal suo monopattino con cui ama scorazzare nel paddock e con la sua treccia bionda immancabilmente raccolta sulla spalla sinistra, autentico segno distintivo di Michelle.

- Hai centrato il titolo alla prima stagione completa nel Ferrari Challenge. Te lo aspettavi?

«Vincere il campionato era il nostro obbiettivo, fin da inizio stagione eravamo convinti che fosse possibile. Il progetto Iron Dames è nato proprio per mettere in evidenza le nostre qualità nell'ambito del motorsport ed abbiamo valutato che nel Ferrari Challenge Europa vi erano ottime possibilità di raggiungere il titolo. La nostra stagione ha comunque vissuto alti e bassi: dopo i problemi tecnici avuti in qualifica a Spa sono iniziati ad emergere tanti dubbi, dovuti al fatto che Schirò, pur avendo saltato il primo round stagionale, si era molto avvicinato in classifica. Siamo così arrivati al Mugello con tanta pressione addosso. Mi sono imposta di essere il più veloce possibile per tutto il weekend, lo trovavo l'unico modo per non pensare troppo al titolo. Che poi è arrivato già in Gara 1, ma conquistarlo con un 4° posto non mi ha soddisfatto fino in fondo. Sono sempre molto esigente con me stessa, volevo chiudere il discorso a modo mio, vincendo. Il mio tempo in qualifica era in linea con quello di Luka Nurmi, ma al via mi sono fatta sorprendere, dalla prima fila puntavo ad andare in testa e invece ho perso due posizioni. Dopo è stato impossibile recuperare, al Mugello è davvero difficile superare se non in fondo al rettilineo. Così ho deciso di guidare nella maniera più conservativa possibile, mi sono accontentata di rimanere lontana dai guai, con la massima cautela. Ma avrei sicuramente preferito vincere il campionato battagliando per la vittoria».

- Facendo un passo indietro, lo scorso anno sei riuscita a dimostrare il tuo valore già al tuo debutto nel Challenge. Cosa ti ha messo nelle condizioni di ben figurare fin dal primo impatto?

«Il feeling è stato subito ottimo con la Ferrari 488 Challenge EVO, mi è immediatamente piaciuta. Tanti mi avevano detto che non era una vera e propria macchina da corsa, ma per me non è vero, me ne sono innamorata fin dal primo istante. Lavorandoci ho accumulato tanta esperienza ed assieme al team nel corso della stagione siamo riusciti costantemente a migliorarla. Ora sono in grado di esserne sempre in pieno controllo, mi diverte veramente guidarla».

- Preferisci la Ferrari 488 nella versione GTE o in quella Challenge?

«Sono due cose molto diverse: la GTE ha tutto quello che si chiede ad una macchina da corsa, dai freni, al carico aerodinamico, alle gomme; non si possono fare veri e propri paragoni. Ma quando passo da una Challenge ad una GTE, la prima impressione è di essere salita su una vettura più lenta, è questo il vero paradosso. Non hai più tutta la potenza che hai sulla Challenge, è il maggiore carico a caratterizzare la GTE, mentre il controllo della vettura è il marchio di fabbrica della Challenge, che ha pneumatici molto più piccoli e scivola molto. Sulla GTE tutto ciò è placato dal grande carico, che rende il controllo della vettura più agevole e meno istintivo, ma forse anche meno divertente. Inoltre con questi pneumatici commerciali che montiamo sulla Challenge è veramente molto difficile essere consistenti, la loro aderenza decade molto velocemente giro dopo giro e in gara è praticamente impossibile mantenere sempre la medesima traiettoria nella stessa curva. Questo significa che la gestione diventa molto particolare, perché se surriscaldi le gomme anteriori inizi ad avvertire sottosterzo. Non si può quindi sempre spingere al massimo con queste gomme, vanno gestite al meglio nell'arco della gara per evitare che dal picco di prestazione si passi immediatamente al decadimento. Credo che proprio la gestione delle gomme sia stata la chiave che mi ha permesso di fare la differenza nel corso del campionato».

> **VINCERE IL TROFEO PIRELLI EUROPEA DEL FERRARI CHALLENGE ERA IL NOSTRO OBIETTIVO, FIN DALL'INIZIO DELLA STAGIONE ERAVAMO CONVINTI CHE FOSSE POSSIBILE**
>
> MICHELLE GATTING

- Hai già maturato una bella esperienza in endurance, ma allo stesso tempo mantieni il legame con le gare sprint. Quale dei due mondi consideri più tuo e a quali traguardi ambisci per il futuro?

«Credo di avere fatto un grande miglioramento da quando corro in endurance, mi ha permesso di guidare con assetti che sono un compromesso tra le richieste di ciascuno dei tre piloti che si dividono la macchina. Da questo ho personalmente tratto un grande insegnamento che mi è stato utile anche nelle gare sprint. Se tu mi avessi fatto la stessa domanda tre anni fa non avrei avuto dubbi, allora per me correre significava solo andare il più veloce possibile. Poi ho conosciuto l'endurance e la magia della 24 Ore di Le Mans: mi ha spinto a lavorare molto su me stessa e a farmi migliorare. Ho fatto davvero un grande passo avanti e ora mi sento una vera team player, penso di essere diventata un pilota endurance completo e mi piacerebbe avere la possibilità di misurarmi anche nelle categorie superiori. Quest'anno ho fatto un ulteriore step, ma credo di avere ancora margini di miglioramento, in particolare nella gestione del traffico in gara, dove è davvero complicato capitalizzare al massimo le fasi di doppiaggio. Il mio obbiettivo è di aumentare ancora il mio livello e mi sento pronta. Per il futuro, sia nel breve che in prospettiva, vorrei ancora condividere il mio percorso con Iron Lynx, che nei prossimi anni si affaccerà alla top class, ai prototipi. Punto a quello, mi impegnerò al massimo e ci metterò tutta me stessa per raggiungere l'obbiettivo che mi sono prefissata».

FESTA GRANDE PER IRON LYNX

Festa grande al Mugello, in occasione delle finali Mondiali, per Michelle Gatting prima donna a segno nella serie europea del Ferrari Challenge. Vero orgoglio per Iron Lynx, il team che la supporta

LA GRANDE EMOZIONE DI OGGI È STATA UNA SENSAZIONE STRANA PERCHÉ SO CHE È TUTTO FINITO ORA, CHE È DAVVERO ARRIVATA LA FINE DI UN'EPOCA

SEBASTIEN OGIER

Ogier si mette tutto alle spalle

CON LA CONQUISTA DELL'OTTAVO TITOLO IN CARRIERA, SEBASTIEN CHIUDE UN'ERA STRAORDINARIA CHE L'HA VISTO IRIDATO CON TRE CASE DIVERSE, DONIMATORE DELLA SCENA NELL'ULTIMO DECENNIO

ACCOPPIATA VINCENTE
La vittoria al Rally di Monza è stata l'ultima apparizione nel Mondiale dell'accoppiata Ogier-Ingrassia. Con otto titoli all'attivo quella francese è stata un'accoppiata davvero vincente, la più vincente dopo l'epoca di Loeb ed Elena

di Marco Giordo

Domenica 21 novembre a Monza si sono in pratica chiuse due ere. L'era delle Wrc Plus (di cui leggete a parte) e l'era di Sébastien Ogier. L'era di un pilota che è stato il grande dominatore del dopo Loeb e quindi dell'ultimo decennio. Del vincitore di otto delle ultime nove edizioni del campionato del mondo. Dell'unico top driver ad essere stato capace insieme a Juha Kankkunen in 49 stagioni di storia del mondiale rally, di vincere il titolo mondiale costruttori e piloti con tre Case diverse. Il campionissimo francese nell'autodromo lombardo ha voluto chiudere i giochi alla sua maniera, di prepotenza, vincendo gara e titolo, nella sua ultima stagione completa nel WRC. Quella che gli ha regalato l'ottavo alloro iridato della sua carriera, e che lo ha fatto diventare insieme al suo navigatore Julien Ingrassia sempre di più un'icona della specialità. Quella monzese è stata la sua 54a vittoria iridata. Il podio numero 91 in 168 rally mondiali (54ª di media), il trionfo che gli ha permesso di consolidare con 8 titoli la sua seconda posizione nel palmarés del mondiale piloti alle spalle di Loeb.
Il pilota di Gap avrebbe dovuto svelare la settimana scorsa i suoi programmi futuri nel 2022, dopo aver provato la Toyota Yaris ibrida sulla speciale del Col de Faye, vicino a Gap. Ma una violenta uscita di strada di Elfyn Evans avvenuta mercoledì scorso sul crono di Col de Reychasset vicino a Laborel, ha fatto annullare i suoi test perché la vettura era troppo stropicciata e mancavano i pezzi di ricambio per poter continuare. Appuntamento dunque rimandato ai primi di dicembre, e pertanto in attesa di novità non ci resta che riavvolgere il nastro al dopo Monza e alle ultime dichiarazioni rilasciate da Ogier & Co. Che di cose interessanti ne hanno dette davvero parecchie.

Sebastien si svela

Nella conferenza stampa di fine gara Sébastien Ogier ha fatto una dichiarazione interessante sulla prossima stagione.
«La mia presenza al Montecarlo è abbastanza sicura – ha commentato – *ma andare di nuovo in Nuova Zelanda sarebbe bello. È un posto fantastico ed un rally incredibile. Ci sono stato solo una volta e Jari-Matti Latvala mi ha battuto di soli due secondi, in uno dei finali più folli che abbia mai corso nella mia carriera. Un po' di passione non guasta mai, ma datemi un po' di tempo ora per riflettere e preparare i miei programmi»*. Poi si è soffermato sulle emozioni finali. *«La grande emozione di oggi era una sensazione strana* – ha confessato -. *Perché sapevo che è tutto finito ora, che è davvero arrivata la fine di un'epoca. Abbiamo ottenuto insieme a Julien molto più di quanto stessimo sognando quindici anni fa quando ci siamo incontrati. Questo scenario per finire in questo modo è stato il migliore possibile. Un altro ricordo indimenticabile che ho con il mio navigatore. Difficile da descrivere tutto ciò che abbiamo sentito, tutta la pressione, l'attenzione e le domande e le aspettative, qualunque cosa. Lo raggiungi ed è incredibile e poi ti senti un po' vuoto. Sono giorni unici, ma hai bisogno anche di più tempo per apprezzare appieno questo successo»*. Continuando ha parlato sul brivido per aver sfiorato domenica mattina un new jersey. «*Fortunatamente lo abbiamo appena toccato* – ha ammesso - *bastava un metro più in là e le conseguenze sarebbero state molto più gravi con almeno una foratura o qualcosa di peggio. È la fortuna che devi avere per avere successo nello sport in generale. È successo a tutti in carriera. Abbiamo avuto una buona prestazione questo fine settimana. Non è mai stato facile, l'errore più grande per me sarebbe stato quello di finire in una battaglia contro Elfyn. Dovevo assicurarmi che non vincesse facilmente il rally. Ma anche le Hyundai non erano poi così indietro, erano abbastanza forti. Abbiamo mantenuto un ritmo ele-*

NON C'È MAI STATO ALCUN MOTIVO IN TUTTA LA MIA CARRIERA PER SOSTITUIRE IL MIO COPILOTA JULIEN INGRASSIA, AVEVAMO LO STESSO OBIETTIVO E LO STESSO IMPEGNO

SEBASTIEN OGIER

vato per tutto il fine settimana, poi Evans ha fatto un errore domenica mattina e questo ci ha dato la possibilità di vincere il rally e di finire in grande stile per Julien». A quel punto Ogier ha svelato tanti particolari, alcuni dei quali inediti, nel suo rapporto con Ingrassia. *«Lui mi mancherà, ne sono sicuro* – ha evidenziato -. *Quando corri insieme per così tanti anni, ci sono tante cose automatiche che lavorano insieme. Fondamentalmente non abbiamo bisogno di parlare tra noi, quindi non ci vuole molto per capirsi. Non c'è mai stato alcun motivo in tutta la mia carriera per sostituire Julien. Avevamo lo stesso obiettivo e lo stesso impegno. Era tutto semplice tra noi e io non ho mai dovuto spingerlo a fare nulla. Abbiamo avuto la stessa missione, gli stessi obbiettivi sempre, fin dall'inizio. Quindici anni fa in macchina mi piaceva il modo in cui mi dava le note. Questa è per me la priorità numero uno. Facciamo questo sport per essere i più veloci nelle prove speciali, e tutto ciò che c'è intorno è l'organizzazione per riuscirci. A volte lui va un po' fuori dal resto, si isola, è completamente concentrato ma non puoi dargli delle colpe, è il modo in cui sta facendo il suo lavoro. Solo una volta hanno cercato di separarci, è stato all'inizio della mia avventura in Citroen. Era quello il punto della mia carriera in cui ho dovuto dimostrare a me stesso che avevo la capacità di stare ai massimi livelli e di mettere a rischio la mia posizione e il mio futuro. Ma ero già in quel momento abbastanza forte da dire che Julien sarebbe riuscito a stare al mio fianco, e oggi posso dire che quella è stata la decisione giusta»*.

54 VITTORIE IRIDATE IN CARRIERA

Quello ottenuto a Monza è stato il successo numero 54 nella carriera di Sebastien Ogier. Il francese di Gap ha corso 168 rally iridati e ha ottenuto il titolo iridato nel 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2020, 2021

La felicità di Latvala

A fine gara Jari-Matti Latvala si è avviato con il suo carico di coppe nel parcheggio di Monza ver-

PIOGGIA IRIDATA
Doccia di champagne per Ingrassia che abbandona le corse. Ogier, dal canto suo, nel 2022 oltre all'impegno nel WEC sarà al via del Montecarlo e ha ammesso che gli piacerebbe partecipare al Rally di Nuova Zelanda

so la vettura che l'avrebbe portato in hotel. Ha dato appuntamento a tutti a Puuppola il 18 dicembre per la grande festa del Team Toyota, ma per lui quella monzese è stata l'apoteosi, e da uomo onesto e serio qual è ha dichiarato a bocce ferme cose davvero interessanti. *«Diciamo che nel team siamo riusciti a far lavorare tutti insieme* – ha dichiarato - *tutti mirano allo stesso obiettivo. E questo è stato come un nuovo mondo per me, cioé gestire un gruppo così grande di persone. Allo stesso tempo, dobbiamo assicurarci che i piloti si sentano felici in macchina e possano fare del loro meglio a livello di prestazioni. Ho dovuto trasmettere a tutti tranquillità ed imparare cosa posso dire ai piloti e cosa posso dire al team e quali sono le cose giuste per mantenere tutti motivati e direi che è andata bene. Abbiamo lavorato duramente per conquistare il campionato costruttori e i campionati piloti e copiloti allo stesso tempo, e ce l'abbiamo fatta. Sono davvero grato al team, abbiamo una squadra fantastica con persone fantastiche e i migliori piloti del campionato. Sono davvero orgoglioso di tutti i membri del team e degli equipaggi. Ogier si è rivelato come suo solito molto intelligente ed è molto maturato con la paternità, e poi quello che Sébastien e Julien hanno raggiunto nelle loro carriere è incredibile. Elfyn e Scott sono stati bravissimi a rendere la battaglia per il titolo emozionante sino alla fine, e un enorme ringraziamento va anche a Kalle e Jonne per il ruolo che hanno avuto. Nel 2018 ho vinto*

il titolo costruttori come pilota, e farlo di nuovo ora come Team Principal è stato una sensazione unica, indimenticabile. Questo è anche un modo brillante per finire questa era con queste vetture, le Wrc Plus, ed aver vinto nove rally quest'anno e con Seb-Julien ed Elfyn-Scott fare 1-2 in campionato è stato davvero un risultato incredibile. Non potevo chiedere di più alla squadra, è stata una stagione perfetta che non potevo nemmeno immaginarmi ad inizio anno». Poi Latvala rivela un precedente inedito tra lui e Ogier. *«Vorrei raccontarvi una piccola storia. Nove anni fa, quando eravamo all'inizio in Volkswagen durante i test in Messico alla fine del 2012, entrambi volevamo il numero sette sulla Polo. Abbiamo deciso di affidare la scelta al lancio di una moneta. Ho vinto io ed ho avuto il numero 7. Non mi ero reso conto che lui prendendo il numero 8 avrebbe avuto quello che è oggi il numero di titoli mondiali che ha poi vinto nella sua carriera»*. Infine Jari-Matti confessa un particolare che ha appreso nella sua esperienza di quest'anno da team manager. *«Osservare i nostri piloti, cosa fanno e le aree in cui si concentrano mi è servito a capire perché non sono diventato un campione del mondo.*
È bello imparare ma allo stesso tempo è un po' triste. Anche se poi a dire la verità potevo farcela anch'io, non fosse stato per quell'errore che ho fatto in Germania nel 2014 uscendo di strada quando ero in testa. Lì poteva cambiare davvero tutta la mia carriera. Chissà, magari ha influito anche la troppa pressione che avevo sempre addosso, alle mie spalle c'era infatti tutta la Finlandia che mi spingeva e mi sosteneva perché per noi finlandesi i rally sono una cosa speciale».

IRIDATA A SUON DI DOPPIETTE
Dopo due anni di attesa, Toyota è tornata a rimettere la propria firma nell'albo d'oro del Mondiale Costruttori. Un successo costruito a suon di doppiette da parte delle Yaris Wrc Plus a bordo delle quali si sono esaltati Ogier, Evans e Rovanpera

Toyoda al settimo cielo

IL TOP MANAGER NIPPONICO ESALTATO DALLA STAGIONE DEI SUOI: «GRAZIE AL LAVORO DI LATVALA»

La soddisfazione di Akio Toyoda era palpabile dalle sue parole. Il top manager nipponico era ovviamente al settimo cielo per questa annata a dir poco esaltante della Toyota nel mondiale rally. *«Per tutta la stagione* – ha commentato - *c'è sempre stato almeno uno dei nostri equipaggi sul podio, incluso Takamoto Katsuta. Grazie a loro, sono stato in grado di guardare tutte le gare con entusiasmo, aspettandomi che qualcuno del nostro team avrebbe vinto. Poi, in questa prova finale, Séb e Julien, che puntavano al loro ottavo titolo, ed Elfyn e Scott, che avevano ancora la possibilità di vincere il loro primo, si sono dati battaglia sino alla fine. Come grande fan dei rally, mi sentivo davvero eccitato nel guardarli. Le nostre Yaris Wrc hanno corso al più alto livello di competizione. È stato come un sogno per noi di Toyota. Vorrei ringraziare entrambi gli equipaggi di cuore per averci fatto sentire così eccitati. Séb e Julien, complimenti! Vi rispetto davvero per aver guidato al massimo fino alla fine. Essere otto volte campioni è un grande record, e siamo tutti orgogliosi che due di questi otto titoli siano arrivati con la Toyota. Grazie mille. Per assicurarci anche il titolo costruttori e far combattere liberamente Seb ed Elfyn allo stesso tempo, tutti i membri del team hanno affrontato questo evento finale insieme per raggiungere entrambi gli obbiettivi. E la guida di Kalle durante la gara lo ha mostrato bene. Kalle, Jonne, grazie mille per quello che avete fatto per la squadra. E grazie a Jari-Matti se la squadra ha potuto sorridere. Jari-Matti, che era anche un pilota, è un leader che mette sempre i piloti al primo posto. Penso che tutti i piloti siano stati in grado di finire la stagione con il sorriso perché tutti i giudizi sono stati datidal punto di vista di un pilota. Odia perdere. Lui fa tanto quanto me, o forse più di me. Credo che i suoi giudizi basati su questa mentalità "odio-perdere" hanno reso la squadra forte. C'è stato un'altra cosa in cui Jari-Matti mi ha sorpreso, la sua comunicazione approfondita con i membri del team. Attraverso un video, l'ho visto fare i saluti mattutini uno per uno a tutti al parco assistenza al mattino presto. Tutti i 200 membri della squadra di Finlandia, Estonia, Germania e Giappone erano strettamente uniti perché avevamo lui. Lo apprezzo molto per aver realizzato il nostro progetto di "driver-driven team" (team guidato dai piloti) e il "family-like yet professional team" (team familiare ma professionale) a cui noi avevamo puntato. Questa squadra ha continuato a rendere la Yaris Wrc più forte dal 2017 in poi. Quello che ho chiesto al primo rally nel 2017 è stato di rendere la Yaris WRC la più forte alla fine della stagione. Questa squadra ha continuato a rendere la Yaris WRC più forte dal 2017. La Yaris ha corso in 59 gare in questi cinque anni e abbiamo imparato molto dagli eventi che abbiamo vinto e perso. Il team ha reso l'ultima Yaris Wrc la più forte di sempre e sono davvero felice per questo. Ora la nostra vettura sarà totalmente nuova sotto i nuovi regolamenti del prossimo anno e lo sviluppo sta raggiungendo il suo apice. Il team è estremamente impegnato e sono grato a tutti e alle loro famiglie che li sostengono. Prepareremo una Yaris sempre più forte e renderemo i nostri fan ancora più entusiasti dalla prossima stagione in poi. Spero che i fan non vedranno l'ora di vedere la nostra nuova vettura e nuove sfide e apprezzo il vostro continuo supporto per il TGR WRT».*

Wrc Plus cala il sipario

DOPO 58 GARE IRIDATE CON IL RALLY DI MONZA SI CHIUDE UN'EPOCA CHE SI È ALLUNGATA DAL 2017 AL 2021. VETTURE STRAORDINARIE CHE DA MONTECARLO 2022 SARANNO SOSTITUITE DALLE RALLY1

di Marco Giordo

Dopo 58 gare iridate, domenica 20 novembre sul circuito dell'Autodromo Nazionale di Monza, le Wrc Plus hanno fatto la loro ultima esibizione ufficiale nel mondiale rally: da Montecarlo 2022 verranno sostituite dalle nuove vetture ibride Rally 1. Le Wrc Plus hanno infatti ricordato agli appassionati le vecchie gruppo B, essendo molto più veloci sia in rettilineo che in curva rispetto alle precedenti Wrc 2011-2016, diventando con il tempo dei veri e propri bolidi da corsa visti gli incrementi di prestazioni forniti dagli ingegneri con il pieno sviluppo, e dai driver quando hanno imparato a guidarle al limite. *«Noi piloti siamo stati fortunati ad aver avuto l'opportunità* – ha ricordato Evans dopo la sua vittoria in Finlandia – *di aver potuto guidare al limite le Wrc Plus in gare veloci come questa. Grazie all'aerodinamica di cui potevamo disporre abbiamo potuto vivere alla guida sensazioni uniche ed indimenticabili, ci siamo davvero divertiti in tutti questi anni»*. Le Wrc Plus si sono poi rivelate fantastiche perché, pur non avendo lo scarico libero, si sentono arrivare da lontano e quando passano hanno la stessa cattiveria delle vecchie gruppo B. È stato questo il loro fascino che ha appassionato i tifosi, ed ha fatto tornare il grande pubblico sulle prove speciali di tutto il mondo così come accadeva in passato.

5 stagioni indimenticabili

Sembra ieri, ed invece sono già passati quasi cinque anni da quando il 18 gennaio 2017, le Wrc Plus fece-

25 VITTORIE FIRMATE YARIS
Nell'era delle Wrc Plus è stata la Toyota la Casa che ha conquistato più vittorie. Sono stati 25 i successi firmati dalla Yaris

ro la loro prima comparsa ufficiale a Gap nello shakedown del Rally di Montecarlo. Una gara quella dominata all'inizio dalla Hyundai di Thierry Neuville, reo poi con ben 51" di vantaggio su Ogier di non mollare, e di staccare la ruota posteriore destra uscendo troppo largo in una curva della speciale di Bayons, l'ultima della terza tappa. Arrivò così per Sébastien Ogier la sua 39ª vittoria iridata, la prima di una storica collaborazione con la MSport. Una vittoria arrivata per la squadra di Malcolm Wilson dopo un'astinenza durata la bellezza di 52 mesi, l'ultima l'aveva infatti ottenuta Jari-Matti Latvala a Cardiff in Galles nel settembre 2012, nell'ultima stagione in cui il team britannico era ancora ufficiale Ford. E proprio il campionissimo francese fu il dominatore insieme alla Ford Fiesta ideata da Chris Williams e Massimo Carriero (l'ingegnere pescarese ora in McLaren), delle prime due stagioni delle Wrc Plus, che furono caratterizzate dal dominio della Ford che vinse il titolo costruttori nel 2017, e di Ogier che si aggiudicò quello piloti nel 2017 e 2018. Arrivarono per Wilson in quelle due stagioni ben 9 vittorie (6 con Ogier, due con Tanak e 1 con Evans), in un periodo davvero d'oro per il team di Cockermouth che dall'ultimo successo ottenuto da Séb in Galles all'inizio di ottobre del 2018 non ha più vinto una gara iridata, un'astinenza che ora dura ininterrottamente da 37 mesi. In Australia poi quell'anno Ogier venne proclamato "world champion" per la sesta volta consecutiva,

WRC PLUS	
Vittorie	Marche
25	TOYOTA
1	1 Lappi
2	Latvala
2	Rovanpera
4	Evans
6	Ogier
10	Tanak
17	HYUNDAI
13	Neuville
2	Tanak
2	Sordo
9	FORD
1	Evans
2	Tanak
6	Ogier
6	CITROEN
3	Ogier
2	Meeke
1	Loeb

dopo una gara che vide la Toyota grazie al successo di Jari-Matti Latvala (il 18° ed ultimo del pilota finlandese) aggiudicarsi il titolo costruttori dopo ben 19 anni. Quell'anno a dire la verità il vero dominatore della stagione era stato Ott Tanak, che appena passato alla Toyota vinse ben 4 gare, ma pagò a caro prezzo un errore nella speciale di Sweet Lamb in Galles, dove quando era in testa danneggiò in un salto il radiatore e fu costretto a fermarsi, dando il via alla grande rimonta di Ogier. Ma l'anno dopo inanellando ben 6 vittorie al volante della Yaris, Tanak riuscì finalmente nel suo intento di portare a casa il titoli piloti, che mancava alla Toyota dal 1994, dai tempi di Didier Auriol. Ogier invece complice una stagione stregata alla Citroen, nonostante tre vittorie ottenute sulla C3, chiuse la sua stagione solo terzo tra i piloti. Annata quella da incorniciare in Hyundai, la squadra coreana capitanata da gennaio 2019 da Andrea Adamo riuscì infatti alla sua sesta stagione iridata a griffare in Australia il primo titolo costruttori della sua storia. Un'impresa bissata poi meritatamente dal team di Alzenau con una grande rimonta sulla Toyota nel 2020 a Monza, grazie anche alle strategie e ai giochi di prestigio del suo Team Director italiano, mentre Ogier allo sprint batteva Evans vincendo nel celebre autodromo italiano il suo settimo titolo piloti. Domenica scorsa l'ultimo capitolo con l'arrivo dell'ottavo titolo di Ogier e il ritorno alla vittoria della Toyota nel Mondiale Costruttori. ●

Crugnola che show!

L'IMPRESA AL RALLY DI MONZA CON LA VITTORIA DEL WRC3 AL TERMINE DI UNA STAGIONE DIFFICILE «SONO RIUSCITO A FARE UNA COSA SULLA QUALE NON AVREBBE SCOMMESSO NESSUNO»

di Daniele Sgorbini

In piedi, fieri e bellissimi, dopo una stagione più amara che dolce, alla fine di un anno che prometteva molto e ha mantenuto quasi niente, al culmine di un'esperienza in celeste che pareva destinata a spaccare il mondo e che invece è rimasta lì, sospesa. Andrea Crugnola e Pietro Ometto, con la loro bellissima vittoria nel Wrc3 a Monza – decimi assoluti addirittura, primi primissimi di classe dopo tre giorni da maestri – hanno tirato una riga netta su quel che è stato e hanno ricominciato a scrivere una storia tutta nuova. Chiamati direttamente dalla Hyundai Motorsport sulla i20 N Rally2 nell'ultima prova del Mondiale 2021, hanno risposto alla grande, urlando al mondo che loro ci sono, ci sono sempre stati e ci saranno ancora. Alla fine della gara il pilota varesino s'è lasciato andare, spiegando che si è trattato di un successo che vale almeno quanto una stagione intera.

- Quasi se fino a quel momento avesse dovuto trattenere un'energia positiva che non riusciva a trovar la strada giusta per farsi largo.

«Mi sono tolto una miniera, non un sasso – attacca Andrea che mai si tira indietro quando si tratta di raccontarsi per davvero – *perché effettivamente questa non è stata una stagione brillantissima, come sappiamo tutti. Per varie ragioni nel 2021 le cose non sono andate come ci aspettavamo, eppure nel momento peggiore sono riuscito a fare una cosa sulla quale non avrebbe probabilmente scommesso nessuno».*

> ANDREA ADAMO MI HA DETTO CHE CREDE IN ME ALTRIMENTI NON MI AVREBBE DATO QUESTA CHANCE. SONO DAVVERO FELICE DI AVERLO RIPAGATO. QUESTA VITTORIA SERVIVA MOLTISSIMO A TUTTI NOI
>
> ANDREA CRUGNOLA

- Sinceramente, non ci avreste scommesso neppure voi?

«Non lo so. Onestamente sapevo di avere le potenzialità per fare bene, come pilota sapevo di valere e di essere in grado di vincere. Però un conto è pensarlo, un conto e dirlo e un'altra cosa ancora è riuscire a farlo per davvero. Soprattutto poi contro quella gente lì, contro Rossel, contro Gryazin, contro Kajetanowicz, piloti che nel Mondiale ci sono in pianta stabile e che di chilometri ne fanno tantissimi. Dunque, pur sapendo che avremmo potuto farcela, non era una cosa che davo assolutamente per scontata. Invece abbiamo vinto e questa vittoria per me ha ancora più valore di altre».

- Per il momento in cui è arrivata o per come è maturata?

«Per entrambe le cose, ma se guardo alla gara nel suo complesso, posso dire di essere davvero molto contento. Quel che più mi fa felice non sono solo i tempi che abbiamo fatto nelle speciali della bergamasca, perché in fondo Selvino la conoscevo avendo corso anni fa un Prealpi Orobiche. No, credo che si debba tenere molto conto anche delle speciali all'interno dell'Autodromo, perché a parte la Grand Prix che è la classica prova da Monza (gara che Crugnola ha vinto nel 2019, ultima edizione del Rally Show in quell'anno riservata alle sole R5, ndr) *le altre erano davvero molto difficili, con il fondo scivoloso, la notte, un sacco di insidie. Siamo andati forte ovunque, soprattutto senza mai sbagliare. Ecco,*

ancora una volta ho dimostrato che nei momenti più complicati, riesco a ribaltare la situazione».

- Alla vigilia avevate parecchio da perdere, anche nel confronto con Albertini.

«Avere un compagno di squadra fortissimo come Stefano mi ha caricato, mi ha spinto a dare il meglio. È un pilota che va davvero forte, che conosco, che stimo molto. Con Danilo Fappani (attuale navigatore di Albertini, ndr) ho anche corso. Se mi fosse stato davanti sarebbe stato un bel problema per me. È vero che io avevo più esperienza di lui sulla Hyundai, ma sapevo che non sarebbe andato affatto piano».

- Quanta pressione avete dovuto sopportare nel 2021?

«Dopo aver vinto il titolo nel 2020, sapevamo che non sarebbe stato facile ripeterci, è un qualcosa che non è mai scontato. È chiaro che c'erano aspettative molto alte su di noi e purtroppo la prima parte della stagione è stata piuttosto travagliata. Quando le cose vanno bene tutto è più semplice, quando iniziano a non girare tutto si complica e la pressione aumenta. Io però, anche se a volte non sembra, ho un carattere per cui nei momenti davvero difficili riesco sempre a tirare fuori il meglio».

- Il più difficile tra questi momenti qual è stato?

«Sicuramente quello che abbiamo vissuto dopo il Rally di San Marino, quando praticamente ci siamo trovati con tre zeri in classica, contando anche il risultato del Ciocco dove abbiamo preso solo 2 punti. Quello è stato un colpo molto duro, perché a quel punto la situazione di campionato era già praticamente compromessa».

- Anche lì però siete riusciti a ritrovare in fretta la forza.

«Siamo andati a Roma carichi al massimo, avremmo voluto vincerla quella gara ma non ci siamo riusciti, però abbiamo dimostrato di saper reagire bene. Poi è arrivata la macchina nuova con cui abbiamo vinto subito al Rally del Friuli. Mi dispiace solo di non essere riuscito a vincere una gara del Cir con la Hyundai i20 N Rally2».

- Motivo in più per riprovarci il prossimo anno?

«Ripetere il Cir con Hyundai sarebbe un'ottima cosa, anche per raccogliere i frutti del lavoro iniziato quest'anno. Credo che la i20 Rally2 abbia un grandissimo potenziale che in parte è ancora da esprimere, perché il lavoro di adattamento per le nostre strade non è concluso. Sappiamo in quale direzione lavorare, sappiamo in quali aree si può crescere tanto ed è proprio questo a rendermi ottimista e a sperare che si possa continuare insieme. Spero che Hyundai voglia continuare in Italia e spero di essere coinvolto nello sviluppo. Ma ovviamente non dipende da me».

- Con Adamo vi siete sentiti dopo la vittoria di Monza?

«Dopo la gara l'ho chiamato, perché ci tenevo a ringraziarlo ancora per la possibilità che mi ha dato. Era ovviamente molto contento e mi ha risposto che lui crede in me, altrimenti non mi avrebbe offerto questa chance. Ecco, sono davvero felice di averlo ripagato, questa vittoria serviva moltissimo a tutti noi». ●

NELLA TOP-10 DI MONZA
Sulle speciali del Rally di Monza Crugnola e Ometto si sono presi una gran bella soddisfazione chiudendo al decimo posto assoluto, arpionando anche il successo in WRC3

Master-Merli
pigliatutto europeo

TITOLO CONTINENTALE E FIA HILL CLIMB MASTERS: CHRISTIAN HA COSTRUITO UN'ALTRA GRANDE STAGIONE. «LA VOLEVO! CI TENEVO IN PARTICOLARE E HO CERCATO DI IMPEGNARMI AL MASSIMO»

di Gianluca Marchese

Lui vola, ma altro che aerei di linea o jet privati. Nell'ottobre scorso, non contento di essersi sparato 4 manche (1 prova e 3 gare) nella domenica del Fia Hill Climb Masters, vinto a Braga dopo aver già conquistato l'Europeo Montagna 2021 con l'Osella Fa30 Evo gommata Avon, Christian Merli se n'era tornato dal Portogallo con il bilico percorrendo 2300 km fino a Trento. Il driver di Fiavè, che per le vittorie internazionali ottenute dal 2018 a oggi ormai si potrebbe scrivere... Fia-vè, ci scherzava su: *«Siamo rientrati con il camion insieme a Giuliano guidando un po' per uno; ma in quel caso era lui il pilota 'ufficiale'! Io gli ho dato solo qualche cambio, 2300 km sono decisamente tanti!».*

- Aldilà delle battute, Christian, come nel 2018, quest'anno hai volato e sei ancora tu il "Master" delle salite...

«Lo volevo! Ci tenevo in particolare e ho cercato di impegnarmi al massimo. Però non pensavo di riuscire a ottenere anche la vittoria assoluta. Già la sfida con Faggioli è difficile, non era scontato battere anche i francesi. Guardando alle gare in Francia, Schatz aveva preso davvero un gran ritmo. Lui è forte di suo, in più con la turbo qualche cavallo in più di noi lo ha a disposizione. Il mio pronostico pendeva dalla sua parte, ma è andata bene!».

IN ITALIA NON È STATO FACILE, NON RIUSCIVO A CONTRASTARE FAGGIOLI. MI ERO CONCENTRATO SULL'EUROPEO E AL MASSIMO PER IL MASTERS, UN VERO SPAREGGIO

CHRISTIAN MERLI

- Raccontaci questa impresa e come hai vissuto il Fia Masters, tornato dopo il sabbatico 2020 in quel di Braga.

«Innanzitutto una bella atmosfera, un bel gruppo con tanti piloti italiani e ci tenevamo anche a fare un bel risultato di squadra. Però non è facile far segnare sempre gli stessi tempi. Non ci siamo abituati, sembra quasi una gara di regolarità (che infatti è l'indice principale che premia nella classifica per nazioni, ndr). *Non ero partito bene al sabato perché mi sono girato al tornante, sembrava di essere sul ghiaccio, una sensazione che ti lascia anche insicurezza. Poi meglio le altre prove e nella prima manche di gara ho capito che potevo migliorare. Nella seconda la temperatura dell'asfalto era ideale per la mescola di pneumatici scelta, non la più morbida, e ho cercato di fare il meglio. È uscito il crono migliore ed è stata un po' una sorpresa. Si parla di decimi ma tutto è andato per il verso giusto. Su 3 km la perfezione è impossibile, però devi fare tutto al massimo. Un'esperienza splendida con un folto pubblico in gara e tanta gente, avevamo un po' perso l'abitudine. La premiazione è sempre un'emozione, indimenticabile dopo una stagione lunga e difficile, perché in Italia non è stato facile, non riuscivo a contrastare Faggioli. Mi ero concentrato sull'Europeo e al massimo per il Masters.Era lo spareggio».*

- Tu eri anche alla prima edizione a Eschdorf 2014. Come si sta evolvendo questo evento?

COME NEL 2018

Come nel 2018, Christian Merli è il Master delle salite grazie alla vittoria del titolo europeo e a quella del Fia Hill Climb Masters a Braga

«Il sistema punteggi è rimasto similare, l'evento ha preso piede e a Braga c'era grande entusiasmo. Credo sia un bel contesto che sta evolvendosi e prendendo sempre più visibilità. Oltre al grande pubblico portoghese c'era tanta gente da tutta Europa. È stato un nuovo inizio, speriamo davvero sia finito questo periodo oscuro che ci ha colpito in tutti i sensi».

- Invece che Cem 2021 è stato? Anche lì sempre decimo su decimo...

«Un Europeo un po' particolare con alcune tappe annullate, però alla fine è andato tutto per il verso giusto. L'ultima gara una sola manche ma è stata sufficiente per conquistare il titolo e con più vittorie rispetto a Faggioli. Anche per quello mi ha fatto piacere, altrimenti sarebbe sempre rimasto sottinteso il fatto che Simone non abbia potuto partecipare a una gara, c'era sempre questa 'spada di Damocle' sul nostro cammino, come si trattasse di un nuovo ex-aequo. Qualche gara andavo un po' più forte io, altre lui, siamo sempre stati molto vicini».

- Forse l'Europeo sarebbe più "Europeo" ci fossero i francesi con i loro motori turbo liberi? Il futuro è turbo o no?

«In futuro ci può stare, ma credo che la flangia inserita dalla Fia sia corretta per equilibrare il tutto. Mi sembra che livelli le prestazioni nella giusta direzione».

- Quest'anno ti è mancato solo il Civm...

«Innanzitutto quando hai un avversario che va molto forte è sempre difficile contrastarlo. Quindi quando si arriva secondi ogni tanto bisogna anche accettarlo e fare i complimenti a Faggioli. Forse soffriamo un po' di più le gare lunghe, dove fa molto caldo e non puoi montare più set di gomme nuove. Abbiamo più vantaggio sui percorsi brevi».

- Perché in genere sul breve tu e sul lungo Faggioli? È solo una questione di "concept" dei diversi pneumatici o tecnicamente c'è dell'altro?

«Ho notato che nelle gare medio-veloci ce la giochiamo sui decimi, in quelle con tornanti e curve più lente mi pare che in uscita loro abbiano più trazione. Sicuramente è anche una questione di regolazioni, setup e predisposizione del prototipo il fatto di poter contare su un vantaggio in determinati tipi di percorsi. Loro su trazione, agilità e ripartenze dalle

curve lente, magari, mentre noi più efficaci sui tratti più scorrevoli».

- Che periodo è stato il 2020 e in parte ancora questo 2021 “sotto” covid-19?

«Periodo oscuro, come dicevo. Abbiamo davanti l’inverno e speriamo bene. Era diventato sempre tutto più stressante, fino all’ultimo momento non si sapeva niente di preciso, anche a livello logistico, organizzativo e di sponsor, perché pure le aziende che ci supportano rimangono più attendiste. Poi a chiunque di noi abbia avuto a che farci, personalmente o attraverso esperienze di conoscenti, questo virus ha forse insegnato ad apprezzare le cose semplici. Ci ha fatto capire che non c’è niente di scontato. E ha toccato tutti, chi più chi meno».

- Trento: il Bondone ok, ma ora anche due campioni europei, tu e Migliuolo fra le Turismo/Gt nella stessa stagione, è un record!

«Mi fa piacere, è una cosa che credo soddisfi anche Fiorenzo Dalmeri, presidente dell’Aci di Trento. Il suo mandato è iniziato nel migliore dei modi. Abbiamo fatto del nostro meglio entrambi, in Trentino Alto Adige abbiamo una buona rappresentanza nei campionati. Con Antonino ci siamo visti pure al Masters, anche lui si è tolto una bella soddisfazione, era qualche anno che ci provava. Sono sacrifici e ne so qualcosa».

- Visto che l’abbiamo citato: quest’anno quanto avresti fatto sul Bondone fosse stato asciutto?

«Non lo so. Una gara dove con il 3000 ho sempre sofferto, mentre con il 2000 mi sono sempre difeso. Faggioli ha tolto tanti secondi da un anno all’altro, 20 secondi, forse anche per la tipologia del nostro pacchetto non credo che avrei potuto contrastarlo davvero, magari ci saremmo avvicinati. Poi con la pioggia non ho proprio trovato grip da subito e ho capito presto che sarebbe stata durissima. Sull’asciutto mi sarebbe piaciuto fare almeno un 9 e 10, il mio best è 9 e 18, ma andare sotto ai 9 minuti al momento non mi sembra possibile, anche se il Bondone è una gara che nasconde sempre qualche sorpresa. Molto particolare».

PARTECIPARE ALLA PIKES PEAK? MI PIACEREBBE PERÒ È UN PROGETTO MOLTO AMBIZIOSO E IMPEGNATIVO. AL MOMENTO SFORTUNATAMENTE NON È IN PROGRAMMA

CHRISTIAN MERLI

QUATTRO CENTRI NELL’EUROPEO

Sono state quattro le affermazioni di Merli nel campionato europeo della montagna. Il trentino è andato a segno alla Subida del Fito, Ecce Homo, Limanowa e Buzetski Dani

- Ci sono ancora margini per i progressi sulla Fa30 Evo?

«In questi ultimi due anni abbiamo fatto anche degli sviluppi, seppure a volte ho visto che andando a modificare qualcosa magari si peggiora. Non si può mai davvero dire, ma credo che ormai abbiamo spremuto davvero tutto quello che si poteva da questo progetto. Vedremo, ma c’è anche da valutare bene il nuovo progetto di Osella, la 2000 spinta da un motore V8 con testate di provenienza motociclistica. Sulla carta sembra davvero performante ma bisogna approfondire nei test. Non so se potrà sostituire la Fa30 attuale, poter fare un confronto ci darà delle indicazioni. Di sicuro prima di cambiare strada voglio esserne sicuro!».

- Ti stuzzica l’idea della 100ª Pikes Peak il giugno prossimo o è proprio un mondo a parte?

«Mi piacerebbe, però è un progetto molto ambizioso e impegnativo. Al momento sfortunatamente non è in programma. Una cosa fattibile, semmai, sarebbe trovare una vettura direttamente negli Stati Uniti e partecipare con quella prima di tutto per fare esperienza. È una gara che alla prima difficilmente riesci a dare il massimo, quindi anche una presenza con una Turismo o un’auto non da assoluto sarebbe una grande emozione».

- Quindi nei programmi 2022?

«L’Europeo sicuramente. Concentrarsi su due campionati poi diventa difficile. Ora mi prendo un po’ di tempo per pensare, onestamente negli ultimi anni mi sono impegnato perfino troppo».

- Che cosa cambieresti delle cronoscalate di oggi o che cosa ti piacerebbe vedere implementato?

«Fare un piccolo passo indietro. Quando diventi ‘anziano’ ti piace sempre quello che c’era prima. Oggi vedo tante classi e tante categorie, fai fatica a capire davvero chi è più bravo. Mi piacerebbe vedere

NEANCHE UN SUCCESSO NEL CIVM 2021
In una stagione contrassegnata dalle vittorie a livello continentale a Merli è mancata la vittoria nel CIVM vinto dal rivale Faggioli

meno categorie dove in più piloti se la possano giocare. Diventerebbe anche una bella scuola. Questo a livello sportivo. Poi, anche se negli ultimi anni si è fatto molto, se riuscissimo a dare un'impronta ancor più professionale al nostro sport sono certo aumenterebbe l'interesse. Le potenzialità sono elevate. Sui tracciati abbiamo tantissimo pubblico e invece sembra siamo uno sport di nicchia. Da parte di Aci ho visto un grande impegno e spero continui in questo senso».

- Pur rimanendo un pilota di cronoscalate più "alla Villeneuve" (se non altro perché hai iniziato con le motoslitte!) che "alla Lauda", nel tempo hai acquisito maggior esperienza e tranquillità, ormai sei un riferimento: chi è il Christian Merli versione Evo 2021?

«Nel 2018 avevo molte più incertezze. Ero stato tante volte vicino ai titoli assoluti ma le vittorie mi erano sempre sfuggite di mano. E spesso all'ultimo. Quell'anno vinsi tutto, Masters compreso, e ho acquisito sicurezza. Inoltre capisci che ce la puoi fare davvero. Poi anche a livello di guida nella velocità in salita qualcosa impari sempre. Compreso il metodo: l'importante è tenere tutto scritto, dalle regolazioni alle sensazioni che hai provato nelle varie gare. Quando ci torni l'anno dopo ti sembra di ricordare, ma quando apri il quaderno e trovi tutto scritto capisci immediatamente che c'è sempre qualcosa che ti è sfuggito. L'esperienza ti aiuta a selezionare gli aspetti importanti e quelli che lo sono un po' meno ogni volta che arrivi una cronoscalata. Dal 2013 di quaderni ne ho fatti un po'! Me l'ha insegnato Franz Tschager, una persona che non ha mai lasciato niente al caso».

> IN ITALIA SOFFRO DI PIÙ LE GARE LUNGHE, DOVE FA MOLTO CALDO E NON PUOI MONTARE PIÙ SET DI GOMME NUOVE. ABBIAMO PIÙ VANTAGGIO SUI PERCORSI BREVI
> **CHRISTIAN MERLI**

- Qualche anno fa la gara che ricordavi con più piacere era il Mont Dore nell'occasione in cui lasciasti tutti i francesi con un pugno di mosche: è ancora così?

«Credo che il Fia Masters 2021 mi resterà in testa! È stata una grande soddisfazione anche perché venivamo da una stagione difficile. Per me era importante, ho dato davvero tutto!».

- Sempre qualche anno fa dicevi che la tua gara migliore era stata St.Ursanne 2014: è ancora così?

«Quella con la Pa2000 è rimasta. Riuscire a contrastare i 3000 proprio lì... Ho fatto una manche abbastanza tirata! Di sicuro una delle gare che ricordo con maggior soddisfazione». ●

1ª EDITION 3-5 DIC 2021 FIORIO CUP TROFEO MASSERIA CAMARDA

Fiorio Cup bella sfida!

di **Daniele Sgorbini**

Otto piloti diversissimi, tra grandi campioni del passato e giovani poco più che debuttanti. Una prova speciale sterrata lunga poco più di 4 km, da ripetere 4 volte. Stessa vettura – la Hyundai i20 R5 – identica per tutti, stesse gomme Pirelli montate, stesso assetto. Unico giudice, il cronometro. È la prima edizione della Fiorio Cup, la gara sperimentale ideata dalla famiglia Fiorio che andrà in scena a Ceglie Messapica il prossimo fine settimana, sulle strade dei terreni di Masseria Camarda, il buon retiro pugliese di Cesare Fiorio. Al via ci saranno Miki Biasion, Andrea Aghini, Piero Longhi, Andrea Crugnola, Damiano De Tommaso, Tamara Molinaro, Umberto Scandola e Mattia Scandola. Un'idea di Alex, che su quegli sterrati veloci e compatti attorno a casa, ha iniziato a intraversare già da un po': *«Ci ho pensato riflettendo sul fatto che tutti i piloti, quando perdono, dicono che gli altri avevano auto e gomme migliori. Allora mi sono detto: perché non prendere alcuni piloti e metterli davvero in condizioni di sfidarsi alla pari, per vedere davvero chi è il più forte? Così mi è venuta in mente questa cosa: li portiamo in Masseria, prendiamo due macchine per tutti e li facciamo sfidare su un percorso figo!»*. Detto e fatto, soprattutto perché le strade c'erano già e il progetto di utilizzarle anche per un rally a Fiorio è venuto durante i mesi della pandemia. Poi un test con le Lancia Delta, tra cui quella rossa del Sanremo 1989 ex Auriol, ha dato il via al progetto che ha iniziato a prendere forma e che si è concretizzato nei mesi scorsi. Ancora Fiorio: *«Al Salento 2019 ho conosciuto il direttore di gara Simone Bettati, mi è piaciuto molto il suo briefing. L'ho rivisto al Sanremo 2021 e gli ho parlato della mia idea, così dopo il Salento di quest'anno è venuto, abbiamo visto il percorso, mi ha consigliato un paio di modifiche. La Fiorio Cup sarà una competizione a tutti gli effetti, una gara sperimentale atipica a inviti, organizzata dall'Aci Lecce»*. Dopo ogni ps è prevista l'assistenza, dove sulle due Hyundai R5 utilizzate verranno fatti i controlli e i rifornimenti necessari. La formula è decisamente innovativa: 4 speciali di cui una in notturna, col regolamento che prevede di scartare la peggiore (ma non quella corsa di notte). In più se si ha un problema (ad esempio una foratura o un testacoda) si può ripescare una speciale applicando il 105% del tempo. Non è tutto: in alcuni punti del percorso sono stati introdotti anti-taglio fatti con paletti da sci. Toccarli costerà 10" di penalità. Tutto nuovo insomma, con promesse sicure di spettacolo: *«Questa è la prima edizione* – conclude Alex Fiorio – *e per il prossimo anno sto già pensando a qualcosa in più. Mi piacerebbe riproporre una formula simile a quella del Motor Show, con più giorno di gara e la possibilità per chi vince le fasi preliminari di sfidare poi i campioni alla fine. Qui vogliamo riproporre lo spirito di un tempo: amicizia e competizione dura in gara»*. ●

A GEGLIE MESSAPICA, LA PRIMA EDIZIONE DI UNA GARA SPERIMENTALE CHE ANNUNCIA GRANDE SPETTACOLO. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

IL VIA NEL PROSSIMO WEEK END

Nel prossimo week end sulle strade e i terreni di Masseria Camarda, il buen ritiro pugliese dei Fiorio, al via una sfida ad otto davvero tutta da seguire

Savoia si prende il titolo

SMART ECUP A VALLELUNGA FRANCESCO SI AGGIUDICA IL MONOMARCA DAVANTI A TORELLI E GHIRELLI

VALLELUNGA - Francesco Savoia è il campione 2021 della Smart e-cup. Il pilota di Fasano, dopo essere andato vicinissimo a conquistare il titolo lo scorso anno, è riuscito in un'impresa tutt'altro che scontata, centrando il successo in entrambe le gare del conclusivo appuntamento di Vallelunga. Doppia vittoria, doppio giro più veloce e doppio punteggio, come previsto dal regolamento per l'ultimo round del calendario: bottino pieno per il pugliese del team CityCar Bari, in passato grande protagonista anche nelle salite (nei suoi programmi 2022 c'è già il Tcr Italy), che giungeva sul circuito romano con 19 lunghezze da recuperare nei confronti del leader della classifica Riccardo Azzoli. Quest'ultimo subito penalizzato da una qualifica difficile, che lo ha visto concludere solamente settimo. In una volata finale a sei (tanti erano i piloti ancora matematicamente in gioco per il primato assoluto alla vigilia di questo decisivo appuntamento), Savoia è stato brillante nella prima gara e superlativo in gara 2, quando si è ritrovato a scattare dalla nona fila per effetto della totale inversione della griglia, risalendo nelle posizioni di testa dopo un paio di tornate e lottando con lo stesso Azzoli, nell'ordine autore di un secondo e un terzo posto con la vettura della Special Car, e Gabriele Torelli. L'emiliano dell'Autocentauro una volta di più si è rivelato tra in più veloci, portandosi al comando nelle fasi iniziali di gara 1, quando ha però pagato un testacoda chiudendo in seguito quinto. Per lui nella seconda gara è quindi arrivato un ottimo secondo posto, con Gianluca Carboni sempre in agguato e quarto al traguardo. Podio sempre in gara 1 per Giuseppe De Pasquale, che ha centrato il terzo piazzamento davanti a Luigi Ferrara. Particolarmente in evidenza anche Vittorio Ghirelli, autore di un sesto ed un quinto posto. Nella Challenger titolo di Marco Mosconi, che si è imposto nella propria classe nella prima gara con i colori di Bonera Group ed in lotta sino alla fine con Denis Calvagni. Una vittoria anche per Alberto Naska. Nella Junior quasi scontato il titolo di Filippo Bencivenni con la StarEmilia, che a Vallelunga si è diviso i successi con Matteo Carlotto.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Savoia (CityCar Bari) 6 giri in 16'26"924, alla media di 127,4 km/h; 2. Azzoli (Special Car) a 9"656; 3. G. De Pasquale (Rstar) a 11"280; 4. Ferrara (L'auto) a 11"292; 5. Torelli (Autocentauro) a 11"329; 6. V. Ghirelli (Mercedes-Benz Roma) a 13"794; 7. Mosconi (Bonera Group) a 16"211 (1. Challenger); 8. Bencivenni (StarEmilia) a 32"090 (1. Junior); 9. L. Arduini (Sirio) a 44"953; 10. Carlotto (Trivellato Racing) a 47"756; 11. Spoldi (Crema Diesel) a 50"143; 12. Calvagni (Comer Sud) a 53"372; 13. Marech (Falcar) a 53"772; 14. Cannavò (Barbuscia) a 1'03"075; 15. S. Sellani (Mercedes-Benz Roma) a 1'06"922; 16. R. Longo (Paradiso Group) a 1'12"023; 17. Rossetti (Sirio) a 1'27"486; 18. Jakidale (SportMediaset) a 1'48"379; 19. Capra (Venus) a 2'00"870; 20. L. Longo (Novelli 1934) a 2'02"016; 21. Naska (Merbag) a 2'22"645; 22. Carboni (e-Gino) a 1 giro.
Giro più veloce: il 6. di Savoia in 2'31"929, alla media di 96,795 km/h.
Gara 2: 1. Savoia (CityCar Bari) 6 giri in 14'07"921, alla media di 104,061 km/h; 2. Torelli (Autocentauro) a 0"368; 3. Azzoli (Special Car) a 0"639; 4. Carboni (e-Gino) a 1"389; 5. V. Ghirelli (Mercedes-Benz Roma) a 3"989; 6. G. De Pasquale (Rstar) a 4"411; 7. Ferri (L'auto) a 4"855; 8. Naska (Merbag) a 6"467 (1. Challenger); 9. Ferrara (L'auto) a 6"476; 10. Capra (Venus) a 12"237; 11. Mosconi (Bonera Group) a 14"568; 12. Calvagni (Comer Sud) a 14"602; 13. L. Arduini (Sirio) a 20"149; 14. Spoldi (Crema Diesel) a 21"480; 15. Carlotto (Trivellato Racing) a 21"582 (1. Junior); 16. Marech (Falcar) a 22"417; 17. Bencivenni (StarEmilia) a 22"739; 18. S. Sellani (Mercedes-Benz Roma) a 26"174; 19. R. Longo (Paradiso Group) a 26"369; 20. Rossetti (Sirio) a 27"041; 21. Cannavò (Barbuscia) a 45"479; 22. Jakidale (SportMediaset) a 1'23"987.
Giro più veloce: il 4. di Savoia in 2'18"483, alla media di 106,193 km/h.
Il campionato
Assoluta: 1. Savoia 341 punti; 2. Azzoli 332; 3. Torelli 272; 4. V. Ghirelli 257; 5. G. De Pasquale 256; 6. Ferri 203; 7. Mosconi 197; 8. Calvagni 181; 9. Spoldi 178; 10. Carboni 173.
Challenger: 1. Mosconi 72 punti; 2. Calvagni 64; 3. Bencivenni 51; 4. Carlotto 50; 5. Naska 48; 6. L. Arduini 18; 7. R. Longo 16; 8. Cannavò 14; 9. Agostini e Salvadori 6.
Junior: 1. Bencivenni 93 punti; 2. Carlotto 80; 3. L. Longo 56; 4. L. Arduini 39; 5. Colavita 4.

Chiusura da record

L'ULTIMO ATTO HA FATTO REGISTRARE 23 VETTURE AL VIA

A Vallelunga la Smart e-cup ha fatto registrare il record di 23 vetture. Una chiusura perfetta per quella che è stata la quarta edizione del monomarca riservato alle piccole ma agili sportive totalmente elettriche, che anche quest'anno ha confermato un trend di crescita molto positivo, con una media costante di 22 unità. In salita anche il numero dei team, con l'ingresso nel 2021 di Sirio, Staremialia, Trivellato e L'auto, il ritorno di Bonera Group e l'impegno raddoppiato della Merbag. In totale 19 le squadre al via, due in più rispetto al 2020. Ancora da definire il calendario della prossima stagione, che comunque manterrà quasi certamente il format attuale: sei weekend, 12 gare di circa 18 minuti ciascuna, una sessione di libere e una di qualifica, con una consueta dose di novità che quest'anno si è espressa con la griglia totalmente invertita in gara 2 rispetto al precedente ordine d'arrivo. Confermato anche l'impegno extra pista con le versioni rally e rallycross, sempre in abbinamento con eventi di assoluto rilievo (leggasi il Mondiale Wrc in Sardegna) e gli appuntamenti neve e ghiaccio da svolgersi nei mesi invernali.

Giacon affari di famiglia

TCR DSG ENDURANCE JONATHAN E STEVEN SI SONO AGGIUDICATI IL TITOLO

VALLELUNGA - Il Tcr Dsg Europe è un affare di famiglia. A laurearsi campioni 2021 in occasione del quinto ed ultimo appuntamento della stagione che si è disputato sul circuito di Vallelunga, sono stati Jonathan e Steven Giacon. Terza affermazione, dopo quelle di Monza e Mugello, e titolo assoluto per i due fratelli padovani, con Steven che ha conquistato anche il primato nella classifica under 25. Sui saliscendi romani, l'equipaggio della Tecnodom completato dall'esperto Luca Rangoni ha portato al successo dalla pole la Audi Rs3 Lms, nonostante una penalità di quasi un secondo per avere anticipato il pit-stop. Dopo 61 giri ed oltre due ore di gara, a separarli dalla Golf Gti della Elite Motorsport divisa da Gabriele Volpato (autore del giro più veloce) e Marco Butti sono stati solamente 66 millesimi. Un finale mozzafiato, reso ancora più emozionante dalla safety car intervenuta a mezzora dalla fine per l'uscita di pista dall'altra Audi di Ettore Carminati che ha avuto l'effetto di ricompattare il gruppo. Più distanziata al traguardo la seconda Golf di Cosimo Barberini e Gabriele Giorgi, che hanno mantenuto la terza posizione di partenza davanti alla vettura gemella di Rodolfo Massaro e Nicola Novaglio.

(D. L.)

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. J. Giacon-S. Giacon-Rangoni (Audi Rs3 Lms) 61 giri in 2h01'11"810, alla media di 123,362 km/h; 2. Butto-Volpato (Volkswagen Golf Gti) a 0"066; 3. Barberini-Giorgi (Volkswagen Golf Gti) a 2 giri; 4. Massaro-Novaglio (Volkswagen Golf Gti) a 2 giri; 5. Guidetti-Revello (Cupra Tcr Dsg) a 5 giri; 6. Carminati-Sartoni (Audi Rs3 Lms) a 17 giri.
Giro più veloce: il 56. di Volpato in 1'43"872, alla media di 141,578 km/h.
Campionato: 1. J. Giacon-S. Giacon 190 punti; 2. Butti 158; 3. Volpato 150; 4. Rangoni 115; 5. Massaro 90.
Under 25: 1. S. Giacon 190 punti; 2. Butti 175; 3. Volpato 150 punti.

Savoldi bis

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI CON LA LUCCHINI MIRCO SI PRENDE TUTTA LA SCENA NELL'ULTIMO ATTO

VALLELUNGA - Con il titolo già assegnato ad Alessandro Rosi nel precedente appuntamento del Mugello, il settimo ed ultimo round del Master Tricolore Prototipi che si è disputato a Vallelunga ha visto Mirco Savoldi prendere tutto con la sua Lucchini. Il pilota bresciano ha dominato le due gare in programma sul tracciato romano, facendo segnare anche il giro più veloce e chiudendo in entrambe le occasioni davanti alla Norma M20 Fc di Ranieri Randaccio, quest'ultimo protagonista di una volata finale con Giancarlo Pedetti, due volte terzo al traguardo e alla fine secondo in campionato. Lo stesso Giancarlo ha concluso ambedue le gare davanti all'altra Norma guidata dal figlio Davide, che aveva iniziato il weekend conquistando una doppia pole. Assente invece in questa occasione Rosi, così come Claudio Francisci che nella Q2 aveva ottenuto il secondo miglior tempo. Il romano ha poi deciso tuttavia di non presentarsi al via a causa di alcuni problemi sulla sua Lucchini motorizzata Bmw classe E2Sc 3000. Un quinto posto invece in gara 1 per la Lucchini Sr2 di Gianluigi Candiani.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gara 1: 1. Savoldi (Lucchini) 14 giri in 26'11"230, alla media di 131,033 km/h; 2. Randaccio (Norma M20 Fc) a 48"530; 3. G. Pedetti (Norma M20 Fc) a 1 giro; 4. D. Pedetti (Norma M20 Fc) a 1 giro; 5. Candiani (Lucchini Sr2) a 1 giro.
Giro più veloce: il 10. di Savoldi in 1'50"046, alla media di 133,635 km/h.
Gara 2: 1. Savoldi (Lucchini) 16 giri in 25'47"840, alla media di 152,015 km/h; 2. Randaccio (Norma M20 Fc) a 41"936; 3. G. Pedetti (Norma M20 Fc) a 49"304; 4. D. Pedetti (Norma M20 Fc) a 4 giri.
Giro più veloce: il 15. di Savoldi in 1'35"386, alla media di 154,173 km/h.

SULL'USCITA DI ANTONIO DALLA F.1 A FINE 2021

Il caso **Giovinazzi** riapre il **dibattito**

L'uscita dalla F.1 di Giovinazzi impegna in questi giorni giornali, TV, social sul ruolo che ha il danaro nella scelta di un pilota. Ricordiamo che la possibilità per Antonio di svolgere il suo percorso nelle vetture di Formula è venuta esclusivamente perché, da parte della famiglia Galael, lo si è adottato, per meriti e qualità umane, come un secondo figlio. È stato merito del suo impegno come tutor del giovane Sean, se anche questi ha raggiunto la F.2 con la scuderia voluta dal padre per entrambi. Ma cosa fanno le aziende italiane impegnate, come fornitrici e non, nel motorsport, e soprattutto la Federazione/ACI per far compiere ai nostri potenziali campioni le filiere che conducono ai massimi livelli ? Qualche ditta nostrana si vede come sponsor sulle vetture, soprattutto straniere, ma nessuna di quelle importanti supporta in modo sostanziale i piloti. Le poche presenze sulle tute nelle formule minori, non hanno seguito nel percorso di crescita. Anche il mondo giornalistico è latente, si limita a fare cronaca esaltando i vincenti e seguendo l'onda di quello che fa rumore. La vostra testata è l'unica, anche perché specialistica, che non si limita a Lewis e Max, anche se ormai la sola F.1 occupa più del 50% delle pagine. Il mio è un "atto di accusa" verso chi oggi si lamenta se un cinese ha la possibilità di comprare il sedile di Antonio, mentre dovrebbe cospargersi di cenere per il non fatto ieri: Stampa, TV, ACI, Imprenditori, e aggiungo anche tifosi opportunisti. Sul Governo, velo pietoso. Ha ben altre beghe da risolvere, anche se un "Pilota Made in Italy" può essere ambasciatore quanto un "Gran Premio del Made in Italy", (vero Regione Puglia, dove sei stata ?) Tutti soggetti che invece di piangere dovrebbero darsi una mossa, ma seria, altrimenti i vari Minnì, Antonelli ecc. perderanno il treno o l'identità italiana.

Boni Attanasio

Sapere che Antonio Giovinazzi il prossimo anno non correrà più con la Sauber-Alfa Romeo mi dispiace molto, ma sapere anche che il prossimo anno non sarà più in F.1 mi spiace ancora di più. E sono ancora molto più rattristato per il fatto che il prossimo anno nessun pilota italiano correrà in F.1. Ma cosa hanno in più i piloti stranieri rispetto ai piliti italuani? Oppure cosa hanno in meno i piloti italiani rispetto ai piliti stranieri? E in Fereari non sarebbe stato più bello e appassionante avere Antonio Giovinazzi al posto di Leclerc e/o Sainz? Cosa manca a Giovinazzi che invece Leclerc e Sainz hanno? O invece, cosa hanno in più Leclerc e Sainz rispetto a Giovinazzi?. L'Italia (intesa come aziende ed altro) nel Motosport é molto impegnata, allora perché non fa sentire e pesare la sua voce? (...)

Francesco Barsotti

Rinnovo il mio disappunto per il modo in cui è stato trattato il buon Giovinazzi. Mi è sorto il dubbio che fossero stati costretti a prenderlo dalla Ferrari e che sia stato sempre mal sopportato e supportato. Poi ho letto una intervista a Montezemolo dove diceva di avere grossi dubbi sul fatto che il prossimo anno la scuderia sia vincente, visto il gap che hanno attualmente e purtroppo (sperando di sbagliarmi) la penso anch'io così. In ultimo il discorso dei mini Gp: l'anno prossimo saranno parecchi ma alle squadre verrà dato un motore in più oppure ciccia?

Carlo Barsanti

Va bene tutto, ma proprio non si capisce cosa potrebbe fare l'Aci più di quello che fa. Anche perché l'Italia non è la Cina e il problema, come ha detto Mario Andretti di recente, non è che da noi non ci siano più piloti veloci o entità valide a supportarli, ma la questione appare meramente economica: se non c'è più il giro di sponsor tosto e adeguato, le possibilità stanno a zero o quasi. E non è questione di colpe ma di fatti. Poi, per carità, Antonio andava trattato diversamente dalla Sauber, ma la questione generale resta. Quindi evitiamo di fare processi a questo o a quello e prendiamo atto della difficoltà oggettiva della situazione, purtroppo anche in prospettiva, pur sperando e augurando il meglio ai bravissimi Minì & C.

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020